



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
CENTRO DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

GABRIEL PARENTE NOGUEIRA

**ÀS MARGENS DO IMPÉRIO: A PECUARIA DAS CARNES SALGADAS E O
COMÉRCIO NOS PORTOS DA PORÇÃO ORIENTAL DA COSTA LESTE-OESTE
DA AMÉRICA PORTUGUESA NAS DINÂMICAS DE UM IMPÉRIO EM
MOVIMENTO (SÉCULO XVIII)**

FORTALEZA

2021

GABRIEL PARENTE NOGUEIRA

ÀS MARGENS DO IMPÉRIO: A PECUÁRIA DAS CARNES SALGADAS E O
COMÉRCIO NOS PORTOS DA PORÇÃO ORIENTAL DA COSTA LESTE-OESTE DA
AMÉRICA PORTUGUESA NAS DINÂMICAS DE UM IMPÉRIO EM MOVIMENTO
(SÉCULO XVIII)

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Ceará como requisito parcial para a obtenção do grau de Doutor. Área de concentração: História Social.

Orientador: Prof. Dr. Almir Leal de Oliveira.

FORTALEZA

2021

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Biblioteca Universitária
Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

-
- N712a Nogueira, Gabriel Parente.
 Às margens do império : a pecuária das carnes salgadas e o comércio nos portos da porção
 oriental da costa leste-oeste da América portuguesa nas dinâmicas de um império em movimento
 (século XVIII) / Gabriel Parente Nogueira. – 2021.
 628 f. : il. color.
- Tese (doutorado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades, Programa de Pós-
 Graduação em História, Fortaleza, 2021.
 Orientação: Prof. Dr. Almir Leal de Oliveira.
1. Pecuária. 2. Carnes Salgadas. 3. Portos do Sertão. 4. Capitania Geral de Pernambuco. 5.
 Império Português Moderno. I. Título.

CDD 900

GABRIEL PARENTE NOGUEIRA

ÀS MARGENS DO IMPÉRIO: A PECUARIA DAS CARNES SALGADAS E O
COMÉRCIO NOS PORTOS DA PORÇÃO ORIENTAL DA COSTA LESTE-OESTE DA
AMÉRICA PORTUGUESA NAS DINÂMICAS DE UM IMPÉRIO EM MOVIMENTO
(SÉCULO XVIII)

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Ceará como requisito parcial para a obtenção do grau de Doutor. Área de concentração: História Social.

Aprovada em: 28/01/2021.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Almir Leal de Oliveira (Orientador)
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Profa. Dra. Maria Fernanda Baptista Bicalho
Universidade Federal Fluminense (UFF)

Prof. Dr. George Felix Cabral de Souza
Universidade Federal de Pernambuco (UFPE)

Prof. Dr. Antônio Carlos Jucá de Sampaio
Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ)

Profa. Dra. Carmen Margarida Oliveira Alveal
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. Dr. Francisco José Pinheiro
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. Dr. Rafael Ricarte da Silva (Suplente)
Universidade Federal do Piauí (UFPI)

Prof. Dr. Clóvis Ramiro Jucá Neto (Suplente)
Universidade Federal do Ceará (UFC)

AGRADECIMENTOS

O trabalho que se apresenta na sequência é fruto de um longo percurso de pesquisa iniciado à época em que ainda era aluno no curso de Licenciatura em História na Universidade Federal do Ceará. Entre os anos de 2005 e 2007, tive a oportunidade de dar início à minha trajetória na pesquisa sobre o período colonial como bolsista de iniciação científica no projeto de pesquisa voltado ao estudo sobre a economia das carnes secas na capitania do Siará Grande no século XVIII desenvolvido sob a coordenação do professor Dr. Almir Leal de Oliveira.

De minha experiência como bolsista de iniciação científica, dei início à pesquisa que resultou em minha dissertação de mestrado – defendida no Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal do Ceará no ano de 2010 – na qual me voltei à discussão acerca do conceito de nobreza civil compartilhado pelas elites locais dos múltiplos espaços que formavam o império português no período moderno, estudo no qual tomei como referencial de análise a elite camararia de Santa Cruz do Aracati, vila que, durante o século XVIII, foi o núcleo economicamente mais dinâmico da capitania do Siará Grande; destaque que se devia às intensas atividades mercantis movidas nesta localidade em função da produção em larga escala de carnes salgadas que, eram exportadas para os principais centros mercantis da América portuguesa.¹

A despeito de mais fortemente voltado à análise de cunho político-social, o trabalho desenvolvido no mestrado me deu ampla margem para o aprofundamento de pesquisas e análises acerca de aspectos de ordem econômica sobre a capitania do Siará Grande e a vila do Aracati no século XVIII que me despertaram questionamentos que se constituíram como bases a partir das quais dei início à pesquisa que resultou no trabalho que agora se apresenta. Destacada a trajetória que resultou neste trabalho, cabe, portanto, expressar meus agradecimentos a algumas instituições e pessoas que, de formas variadas, prestaram importantes contribuições à sua elaboração ao longo deste percurso.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (Capes), instituição que, durante a maior parte do curso do doutorado, prestou auxílio financeiro por meio da concessão de bolsa de pesquisa. Este agradecimento também se estende à Fundação Cearense de Apoio ao Desenvolvimento

¹ Desta pesquisa resultou o livro: NOGUEIRA, Gabriel Parente. **Viver à Lei da Nobreza: Elites Locais e o processo de nobilitação na capitania do Siará Grande (1748-1804)**. Curitiba: Editora Appris, 2017.

Científico e Tecnológico (FUNCAP), instituição que, nos meses iniciais do doutorado, fomentou este trabalho por meio de bolsa de pesquisa.

No nome da professora Dra. Kênia Sousa Rios – que desde a época em que eu cursava a graduação em História foi uma grande entusiasta e incentivadora do meu interesse pelo estudo do período colonial, mesmo não sendo este o seu campo de atuação e pesquisa – manifesto meus agradecimentos a todos os professores do Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal do Ceará.

A Ana Cristina, Antonia, Elane, Gabriela, Gil, Manuel, Queila, Reginaldo e Robson, meus colegas de turma de doutorado, agradeço pela ótima convivência e pelos aprendizados que pude ter com todos vocês. Expresso, contudo, um agradecimento especial à minha xará Gabriela (vulgo Gabi) e a Antonia, com as quais dividi, de forma mais próxima, os problemas, as dúvidas, as descobertas de pesquisa e as alegrias que a vivência ao longo do curso do doutorado nos proporcionou.

Aos professores Eurípedes Funes e Clóvis Jucá, agradeço pelas generosas considerações de suas leituras como avaliadores em minha banca de qualificação.

Ao meu orientador, o professor Dr. Almir Leal de Oliveira – que de professor e orientador se tornou um grande amigo – agradeço o apoio e confiança que sempre dedicou ao meu trabalho. Como bolsista de iniciação científica no projeto de pesquisa coordenado pelo professor Almir tive a oportunidade de me dedicar ao interesse pelo estudo sobre o período colonial que nutria deste o início da graduação. Por esta razão, expresso, também, um especial agradecimento à Maria Leônia Viana do Amaral (*in memoriam*), cujo entusiasmo pela história de Aracati foi um importante estímulo para o desenvolvimento do projeto de pesquisa do qual este trabalho é um dos frutos.

No nome de Marcio Porto, diretor do Arquivo Público do Estado do Ceará, expresso meus agradecimentos a todos os funcionários das instituições arquivísticas pelas quais passei e nas quais pude contar com a receptividade e o empenho de muitos de seus funcionários no apoio prestado aos pesquisadores que buscam estas instituições. Dentre os funcionários das instituições arquivísticas gostaria, contudo, de expressar um especial agradecimento à Maria de Jesus, funcionária do Arquivo Público do Estado do Piauí, pelo apoio prestado ao longo dos dias em que estive pesquisando nesta instituição.

No Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano agradeço a receptividade e acolhida que tive do senhor Reinaldo Carneiro Leão.

Às queridas professoras Fernanda Bicalho e Carmen Alveal, agradeço imensamente todo o apoio e incentivo que sempre me prestaram desde o momento em que as conheci.

Aos caros amigos Adson Rodrigo, Leonardo Rolim e Rafael Ricarte, agradeço pelos esclarecimentos que nossas discussões sempre me proporcionam. A todos vocês, agradeço, também, a generosidade e empenho pelo compartilhamento de dados, fontes e trabalhos, em muitos casos de difícil acesso. Parte do mérito que este trabalho possa merecer se deve, em grande medida, a preciosa ajuda de vocês. A Rafael Ricarte, um irmão que a pesquisa em história colonial me proporcionou, agradeço, ainda, a acolhida em Portugal no período em que por lá estive, e por todo o apoio que sempre me prestou.

A Cecília Alencar, Patrícia de Oliveira, Candido Domingues e aos professores Francisco Pinheiro, Helen Osório e Jonas Vargas, agradeço pela generosidade na disponibilização de fontes e dados de pesquisa que em muito me ajudaram nas abordagens desenvolvidas ao longo deste trabalho. Estes agradecimentos também se estendem ao professor George de Souza que, de forma extremamente generosa, disponibilizou, em um de seus trabalhos, um banco de dados extremamante rico sobre membros da comunidade mercantil do Recife que se configurou como uma preciosa referência de consulta ao longo de minha pesquisa; base por meio da qual me foi possível identificar e traçar uma série de vínculos e associações entre muitos dos sujeitos e grupos analisados ao longo deste trabalho.²

A Raquel Costa, agradeço pelas dicas e apoio prestados nos dias em que estive pesquisando em Teresina. Ao caro Rogério Nogueira, agradeço por viabilizar a visita à igreja de Nossa Senhora da Conceição da Barra do Sitiá.

Aos queridos Renata Silvério, Camila Silveira, Marise Olímpio, Renata Felipe, Eliabe Procópio, Fabrício Mota e Suzete Roberta, agradeço imensamente o apoio e o interesse que sempre manifestaram ao longo de todo este percurso, e, especialmente, os bons momentos que a convivência com vocês sempre me proporcionam.

Por fim, gostaria de expressar meus agradecimentos à minha família. Aos meus queridos sobrinhos, Rafael, Ryan e Pietra, agradeço as alegrias e a leveza que a convivência com vocês sempre me proporcionam. Aos meus irmãos Jacqueline, José de Albuquerque, Rafael e Miguel agradeço ao apoio constante; muito do que sou devo à convivência com vocês e sei que a conquista de um é a conquista de todos. Aos meus pais, Iraci e Dedé,

² SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos & Mofatras**: O grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 – c. 1759). Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012.

agradeço pelo grande esforço que sempre moveram para criar e apoiar seus cinco filhos e por nos ensinar o grande valor da educação.

RESUMO

Ao longo do século XVIII, a porção oriental da costa leste-oeste – região costeira da América portuguesa situada entre o cabo de São Roque e o delta do Parnaíba – teve sua história marcada pelo surgimento de núcleos portuários distribuídos entre os territórios das capitanias do Rio Grande do Norte, Siará-Grande e São José do Piauí, que se desenvolveram a partir da exploração de atividades mercantis baseadas na produção de carnes salgadas e outros subprodutos do gado; gêneros exportados em pequenas embarcações que, por meio da navegação de cabotagem, conectavam estes portos aos principais centros econômicos da América portuguesa. O comércio de carnes salgadas desenvolvido nestes núcleos, conhecidos à época como “portos do sertão”, em grande medida, era movido por negociantes que integravam ou mantinham estreitos laços com a comunidade mercantil do Recife. Este trabalho analisa de forma ampla e conjunta a experiência histórica de produção de carnes salgadas nos portos do sertão a partir de algumas grandes dinâmicas vivenciadas na porção atlântica do império português no século XVIII. Entre outros aspectos, demonstra-se que tanto a emergência destas atividades na região no início do século XVIII, quanto o início de seu processo de desestruturação no final do século, ocorreram em contextos marcados por profundas transformações, tanto em algumas importantes bases de consumo deste gênero na América portuguesa, quanto na base regional que conferiu suporte à organização destas atividades: a capitania geral de Pernambuco, espaço sobre o qual, preferencialmente, se estendeu a influência mercantil da praça do Recife no século XVIII.

Palavras-chave: Pecuária. Carnes salgadas. Portos do sertão. Capitania Geral de Pernambuco. Império português.

ABSTRACT

Throughout the 18th century, the eastern portion of the east-west coast – the coastal region of Portuguese America located between Cape of São Roque and the Parnaíba delta – had its history marked by the emergence of port cores distributed between the territories of the captaincies of Rio Grande do Norte, Siará-Grande and São José do Piauí, which developed from the exploitation of commercial activities based on the production of salted meat and other cattle by-products; exported genres on small vessels that, through coastal shipping, connected these ports to the main economic centers of Portuguese America. The salted meat trade developed in these centers, known

at the time as “ports of the hinterland”, was largely driven by traders who integrated or maintained close ties with the mercantile community of Recife. This work broadly and jointly analyzes the historical experience of salted meat production in the ports of the hinterland based on some great dynamics experienced in the Atlantic portion of the Portuguese empire in the 18th century. Among other aspects, it is demonstrated that both the emergence of these activities in the region at the beginning of the 18th century, and the beginning of its process of disruption at the end of the century, occurred in contexts marked by profound transformations, both in some important consumption bases of this genre in Portuguese America, as well as in the regional base that gave support to the organization of these activities: the general captaincy of Pernambuco, a space over which, preferably, the mercantile/commercial influence of praça do Recife was extended in the 18th century.

Keywords: Livestock. Salted meats. Ports of the hinterland. Captaincy of Pernambuco. Portuguese empire.

RÉSUMÉ

Tout au long du XVIII^{ème} siècle, la portion orientale de la côte est-ouest – région côtière de l'Amérique portugaise situé entre le Cabo de São Roque et Delta do Parnaíba – a eu son histoire marquée pour l'émergence des centres de ports distribués parmi les territoires des capitaineries du Rio Grande du Nord, Siará-Grande et São José do Piauí qui se sont développées à partir de l'exploration des activités mercantiles basée sur la production de viande salée et d'autres sous-produits de l'élevage ; produits exportés dans les petits navires qui, à travers les navigations de côtières, connectaient ces ports aux principaux centres économiques de l'Amérique portugaise. Le commerce de viande salée, développé dans ces centres, connu à l'époque sous le nom « port du sertão » était, dans une large mesure, pour les négociants qui s'intégraient ou entretenaient des liens étroits avec la communauté commerciale de Recife. Cette recherche analyse largement et conjointement l'expérience historique de la production de viande salée dans les ports du Sertão à partir de quelques grandes dynamiques vécues dans la partie atlantique de l'empire portugaise au XVIII^{ème} siècle. Entre autres aspects, cette recherche démontre que tant l'émergence de ces activités dans la région au début du XVIII^{ème} siècle que le début de son processus d'achèvement de la structure à la fin du siècle se sont déroulés dans des différents contextes marqués par de profondes transformations, tant en quelques bases importants de consommation que dans la base régionale qui a donné appui à l'organisation de ces activités : la capitainerie général de Pernambuco, l'espace sur lequel, de préférence, s'est attardé à l'influence mercantile du Recife au XVIII^{ème} siècle.

Mots clés: Bétail. Viandes salées. Port du Sertão. Capitainerie Général de Pernambuco. Empire portugais.

LISTA DE MAPAS

Mapa 1	– Ações de Pero Coelho de Sousa na costa leste-oeste (1603-1605).....	52
Mapa 2	– Ações dos padres jesuítas na costa leste-oeste (1607-1608).....	56
Mapa 3	– Ações desenvolvidas na Jornada do Maranhão (1611-1614).....	63
Mapa 4	– Regiões de Jaguaribe Ceará e Ibiapaba.....	75
Mapa 5	– Estrada Velha.....	93
Mapa 6	– Regiões costeiras correspondentes às zonas de interesse de expansão da pecuária por João Fernandes Vieira e seus parentes dec. 1660-1680.....	148
Mapa 7	– Territórios concedidos em Sesmarias na capitania do Rio Grande (1598-1614).....	164
Mapa 8	– Territórios concedidos em Sesmarias na capitania do Rio Grande (1659-1674).....	165
Mapa 9	– Sesmarias recebidas por João de Barros Braga.....	219
Mapa 10	– Principais estradas que cruzavam as porções setentrionais dos Sertões do Norte.....	264
Mapa 11	– Rotas de navegação no Atlântico-sul na era da navegação à vela.....	359
Mapa 12	– Termos dos municípios criados no Piauí no século XVIII.....	503

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1 – Distribuição das populações nativas da porção oriental da costa leste-oeste em detalhe do mapa Etno-histórico de Curt Nimuendajú.....	85
Imagem 2 – Igreja de Nossa Senhora da Conceição da Barra do Sitiá.....	211
Imagem 3 – Matriz de Nossa Senhora do Rosário (Aracati-CE).....	507
Imagem 4 – Matriz de Nossa Senhora Mãe da Divina Graça (Parnaíba – PI).....	507
Imagem 5 – Igreja de Nosso Senhor do Bonfim (Aracati-CE).....	524
Imagem 6 – Simplício Dias da Silva (1773-1829).....	526
Imagem 7 – Detalhe do Sobrado dos Dias da Silva (Parnaíba-PI).....	527

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Entrada de escravos africanos no Brasil por décadas.....	373
Gráfico 2 – Número de viagens negreiras iniciadas a partir dos portos das principais regiões do Estado do Brasil por quinquênio (1696-1730).....	382
Gráfico 3 – Número de africanos ingressos na América portuguesa por região a cada quinquênio (1696-1730).....	382
Gráfico 4 – Número de viagens negreiras iniciadas a partir dos portos das principais regiões do Estado do Brasil por quinquênio (1731-1780).....	387
Gráfico 5 – Número de africanos ingressos na América portuguesa por região a cada quinquênio (1731-1780).....	388
Gráfico 6 – Número de viagens negreiras iniciadas a partir dos portos das principais regiões do Estado do Brasil por quinquênio (1781-1820).....	400
Gráfico 7 – Número de escravos africanos ingressos na América portuguesa por região a cada quinquênio (1781-1820).....	400
Gráfico 8 – Número de africanos desembarcados no Sudeste do Brasil e no restante da América portuguesa por quinquênio (1781-1820).....	402
Gráfico 9 – Número de africanos desembarcados na região Amazônia por quinquênio (1751-1830).....	416
Gráfico 10 – Distribuição populacional da capitania geral de Pernambuco por capitania (1763).....	505
Gráfico 11 – Distribuição populacional da capitania geral de Pernambuco por capitania (1782).....	505

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Sesmarias doadas na capitania da Paraíba.....	172
Quadro 2 – Sesmarias doadas na capitania do Rio Grande.....	172
Quadro 3 – Sesmarias doadas na capitania do Siará Grande.....	173
Quadro 4 – Sesmarias concedidas por capitães-mores do Siará Grande (1679-1720).....	196
Quadro 5 – Dados Referentes às sesmarias recebidas por João de Barros Braga na capitania do Siará Grande (1700-1722).....	215
Quadro 6 – Períodos de secas do século XVIII.....	299
Quadro 7 – Carnes salgadas enviadas anualmente dos Armazéns da Provedoria do Rio de Janeiro para os Armazéns da Colônia do Sacramento (1771-1776).....	398
Quadro 8 – Preço de venda do alqueire de sal nos portos de estanque do Estado do Brasil.....	455
Quadro 9 – Registros de embarcações que deram entrada no porto de Aracati com indicação expressa de sal como carga.....	459
Quadro 10 – Signatários do pedido de criação de uma companhia para o comércio de carnes e couros nos portos do sertão em 1757.....	474
Quadro 11 – Signatários do pedido de criação da companhia dos portos do sertão e seus parentes que foram identificados como donos de barcos no Recife em 1749	481
Quadro 12 – Negociantes que promoviam o comércio negreiro com a África a partir do Recife (1749-1758).....	495
Quadro 13 – População da capitania geral de Pernambuco (1763-1782).....	504
Quadro 14 – Negociantes dos portos do sertão.....	509
Quadro 15 – Contratos dos Subsídios das Carnes de Pernambuco (1731-1763).....	543
Quadro 16 – Preços de venda de couros em cabelo e curtidos em Pernambuco.....	557
Quadro 17 – Membros da Direção da CGPP do Recife das composições formadas nos anos de 1759 e 1769.....	559

Quadro 18 – Cargas do barco NS da Conceição Santo Antônio e Almas que deram entrada no porto de Lisboa após viagens diretas do porto de Parnaíba.....	575
Quadro 19 – Principais Senhorios das embarcações que moviam o comércio no porto do Aracati (1787-1802).....	578
Quadro 20 – Número de cativos aos quais se passou passaporte Salvador para o envio aos portos do sertão (1778-1797).....	579
Quadro 21 – Posicionamentos das câmaras sobre as medidas a serem tomadas em relação ao comércio de carnes dos portos do sertão.....	583
Quadro 22 – Valores anuais pelos quais arremataram os contratos dos subsídios das carnes da cidade de Olinda e da vila do Recife.....	587

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	18
2	PARTE 1 – ENTRE PERNAMBUCO E O MARANHÃO: A PORÇÃO ORIENTAL DA COSTA LESTE-OESTE DA CONQUISTA À EFETIVAÇÃO DA INFLUÊNCIA DE PERNAMBUCO NO SÉCULO XVII.....	27
2.1	DO PARAÍBA AO MARANHÃO: PERNAMBUCO E A EXPANSÃO DAS CONQUISTAS PORTUGUESAS RUMO À COSTA LESTE-OESTE.....	32
2.1.1	Do Paraíba ao Rio Grande: os potiguara, os tabajara e a expansão da conquista na costa norte-sul.....	35
2.1.2	Do Rio Grande ao Maranhão: a conquista da costa leste-oeste a partir do Nordeste Açucareiro.....	48
2.1.2.1	<i>As primeiras tentativas: Pero Coelho de Sousa e os padres Jesuítas.....</i>	49
2.1.2.2	<i>Jornada do Maranhão: a concretização da conquista da costa leste-oeste.....</i>	56
2.1.3	As diásporas tupi e o avanço português rumo ao Maranhão: uma geografia sócio-histórica da conquista portuguesa da porção oriental da costa leste-oeste.....	64
2.2	ENTRE PERNAMBUCO E O MARANHÃO: O CEARÁ, A ESTRADA VELHA E A AFIRMAÇÃO DA INFLUÊNCIA DE PERNAMBUCO NA PORÇÃO ORIENTAL DA COSTA LESTE-OESTE NO SÉCULO XVII.....	89
2.2.1	O hiato neerlandês: o Ceará entre dois impérios.....	100
2.2.2	A capitania do Siará Grande e a afirmação da influência de Pernambuco na porção oriental da costa leste-oeste no <i>post-bellum</i>.....	113
3	PARTE II – ENTRE A INTERIORIZAÇÃO DAS CONQUISTAS E A EXPLORAÇÃO MERCANTIL: A PECUÁRIA NAS PORÇÕES SETENTRIONAIS DOS SERTÕES DO NORTE NO SÉCULO XVIII.....	150
3.1	DAS FRANJAS DA CONQUISTA AO ÍNTIMO DOS SERTÕES: A EXPANSÃO DA PECUÁRIA E O ENRAIZAMENTO DOS INTERESSES MASCATAIS DO RECIFE NOS SERTÕES DE FORA.....	154
3.1.1	A Guerra do Açú: mazombos, paulistas e mascates na conquista e formação dos sertões de fora.....	162
3.1.2	A capitania do Siará Grande: base para a expansão dos interesses	

	mercantis do Recife nos sertões de fora.....	181
3.1.3	A bacia do Jaguaribe e o enraizamento dos interesses mercantis do Recife nos sertões de fora.....	203
3.2	A PECUÁRIA DOS SERTÕES DO NORTE NO SÉCULO XVIII: UMA ANÁLISE EM PERSPECTIVA.....	231
3.2.1	A economia do criatório e as transformações na “Idade do Ouro do Brasil”.....	231
3.2.2	As redes de circulação nos sertões do criatório: os caminhos das boiadas e os eixos de exploração econômica da pecuária nos Sertões do Norte no século XVIII.....	250
3.2.3	Para além do imperativo climático e do “Sentido da colonização”: a pecuária das carnes salgadas nas dinâmicas do império português no espaço atlântico setecentista.....	276
4	PARTE III – MATAR, SALGAR E NAVEGAR: A PECUÁRIA DAS CARNES SALGADAS NA PORÇÃO ORIENTAL DA COSTA LESTE-OESTE NAS DINAMICAS DE UM IMPÉRIO EM MOVIMENTO.....	306
4.1	A PECUÁRIA DAS CARNES SALGADAS NO ENQUADRAMENTO DE UM IMPÉRIO ULTRAMARINO ESCRAVISTA.....	327
4.1.1	A indústria da salga na formação e expansão dos impérios ultramarinos europeus no período moderno.....	329
4.1.2	Ao sul do Atlântico: a produção de carnes salgadas no contexto da primeira fase de expansão da economia açucareira na América portuguesa.....	341
4.1.3	Carnes salgadas, navegação a vela e o escravismo no sistema sul-atlântico.	356
4.1.4	Carnes salgadas e as dinâmicas da expansão do escravismo na América portuguesa setecentista.....	372
4.2	A PECUÁRIA DAS CARNES SALGADAS NA PORÇÃO ORIENTAL DA COSTA LESTE-OESTE: UMA EXPERIÊNCIA ECONÔMICA ORGANIZADA EM UMA BASE REGIONAL.....	419
4.2.1	A pecuária das carnes salgadas e a expansão do Nordeste recifense na porção oriental da costa leste-oeste no século XVIII.....	426
4.2.2	Entre o sal do reino e o sal da terra: a pecuária das carnes salgadas no enquadramento do Estanco régio do sal no Estado do Brasil.....	448

4.2.3	Entre o Recife e os portos do sertão: uma genealogia mercantil da pecuária das carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste.....	469
4.2.3.1	<i>No Recife: a proposta de criação de uma companhia para o comércio de carnes e couros dos portos do sertão em 1757.....</i>	471
4.2.3.2	<i>Nos portos do sertão: a emergência de novos atores mercantis no contexto de vigência do monopólio das companhias pombalinas.....</i>	502
4.2.4	A pecuária das carnes salgadas: um eixo de exploração mercantil da pecuária na porção setentrional dos Sertões do Norte.....	538
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	589
	REFERÊNCIAS.....	592
	APÊNDICE A – RELAÇÃO DE FONTES MANUSCRITAS CONSULTADAS.....	610
	APÊNDICE B – NÚMERO DE VIAGENS NEGREIRAS QUE PARTIRAM DOS PORTOS DAS 04 REGIÕES NEGREIRAS DA AMÉRICA PORTUGUESA POR QUINQUÊNIO (1691-1820).....	622
	APÊNDICE C – NÚMERO DE AFRICANOS DESEMBARCADOS NAS 04 REGIÕES NEGREIRAS DA AMÉRICA PORTUGUESA POR QUINQUÊNIO (1691-1820).....	623
	APÊNDICE D – VALORES DE ARREMATAÇÃO DOS CONTRATOS DOS DIZIMOS E MIÚNÇAS DA CAPITANIA DO SIARÁ GRANDE DAS REGIÕES SOBRE AS QUAIS HAVIA MAIOR INFLUÊNCIA DA PECUÁRIA DAS CARNES SALGADAS ENTRE 1774-1790.....	624
	ANEXO A – IMAGENS.....	625

1 INTRODUÇÃO

Aos 14 dias do mês de maio do ano de 1824, José Pinto Martins, morador no lugar da Costa do arroio Pelotas, termo da vila do Rio Grande da província do Rio Grande do Sul, recebia em sua casa o tabelião Jerônimo Lopes Garcia para o registro de seu testamento. Natural da freguesia de São Salvador de Meixomil do bispado do Porto, norte de Portugal, José Pinto Martins contava, a esta época, 68 anos, a maior parte dos quais vividos nos antigos domínios portugueses na América.³

Entre as vontades expressas em seu testamento, José Pinto Martins declarava o desejo em ser sepultado na capela da Ordem Terceira de Nossa Senhora do Carmo da vila do Rio Grande, amortalhado com o hábito da dita ordem e para este fim declarava: “[...] deixar de esmola para ditaa ordem Terceira de Nossa Senhora do Carmo com a condição de darem a Catacumba para seu corpo a quantia de duzentos mil reis”. Declarava ainda que de seu patrimônio legava 200\$000rs para saldar suas dívidas com a Ordem Terceira do Carmo de Pernambuco, da qual declarava ser membro.⁴ O culto a Nossa Senhora do Carmo ressaltado em seu testamento revela indícios da trajetória deste sujeito que, após se estabelecer na América portuguesa, teve uma vida marcada pela atuação no segmento de produção e comercialização de carnes salgadas, atividades que estavam diretamente relacionadas ao seu estabelecimento, no final do século XVIII, na então capitania do Rio Grande de São Pedro.

A área do arroio Pelotas, onde José Pinto Martins declarava residir em 1824, vivenciou a partir do início da década de 1780 um processo de forte desenvolvimento de atividades de produção de charque: denominação atribuída às carnes salgadas produzidas no Rio Grande de São Pedro, capitania que daria origem à província do Rio Grande do Sul que, ao longo do século XIX, foi a principal região produtora de carnes salgadas na América portuguesa/Império do Brasil.

Entre o início de sua produção em larga escala, nos primeiros anos da década de 1780, e os últimos anos do século XVIII, o charque se converteu no principal produto exportado pelo Rio Grande de São Pedro, gênero que correspondeu à principal base para o

³ Conforme seu registro de batismo, José Pinto Martins nasceu a 07 de dezembro de 1755. Este registro de batismo encontra-se transcrito em: ANTT: Diligência de Habilitação de José Pinto Martins. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, José, mç. 157, doc. 3031.

⁴ O testamento de José Pinto Martins encontra-se transcrito em seu inventário que é datado de 1832. Ver: APERS. Inventário de José Pinto Martins, n. 354, m. 15, Rio Grande, 1º cartório de órfãos e provedoria, 1832. Expresso meu agradecimento a Jonas Moreira Vargas pela grande gentileza em disponibilizar a digitalização que fizera do inventário de José Pinto Martins; agradecimento que também se estende a Helen Osório que, além de intermediar este contato, também disponibilizou alguns dados referentes ao inventário de José Pinto Martins.

estabelecimento e expansão das conexões mercantis mantidas entre a dita capitania e alguns dos principais centros econômicos da América portuguesa. Tendo a navegação de cabotagem movida por embarcações de pequeno porte como via de transporte, as carnes salgadas produzidas na capitania do Rio Grande de São Pedro eram exportadas para centros de destaque da colônia como as praças do Rio de Janeiro, Salvador e Recife, que correspondiam aos principais portos de algumas das mais importantes regiões econômicas da América portuguesa. Nestas regiões, as carnes salgadas tinham largo emprego na alimentação das populações pobres e cativas destes centros e dos núcleos populacionais e grandes unidades de produção agrícolas situadas em suas adjacências, bem como na composição da matalotagem de parte das embarcações que, na era da navegação à vela, moviam o comércio mantido pelos principais portos da América portuguesa com outras paragens de além-mar.

O estabelecimento de José Pinto Martins em Pelotas se dera nos últimos anos do século XVIII, época que localmente foi marcado pelo rápido processo de organização e expansão das atividades das charqueadas sulistas que teve em José Pinto Martins um de seus promotores, pois ele integrou a primeira geração dos charqueadores de Pelotas.⁵

A atuação de José Pinto Martins neste segmento de exploração mercantil da atividade do criatório na América portuguesa não teve, contudo, no seu estabelecimento em Pelotas o seu marco inicial. Entre sua migração do reino e sua fixação na capitania do Rio Grande de São Pedro, José Pinto Martins vivera por um longo período em Recife, de onde se explica a indicação de sua associação à Ordem Terceira do Carmo de Pernambuco expressa em seu testamento que, na mesma medida, revela que, mais de 30 anos após seu estabelecimento em Pelotas, José Pinto Martins seguia mantendo vínculos com a então província do norte do Império do Brasil, que fora a base a partir da qual, José Pinto Martins atuou entre as décadas de 1770 e 1780 no segmento de produção e comércio de carnes salgadas movido nos denominados “portos do sertão”.

Distribuídos entre as capitanias do Rio Grande do Norte, Siará Grande e São José do Piauí, em trecho correspondente à porção oriental da costa leste-oeste,⁶ os denominados “portos do sertão” corresponderam a importantes centros mercantis regionais que, ao longo de grande parte do século XVIII, tiveram suas histórias diretamente associadas à produção de

⁵ Sobre o contexto de rápida expansão das charqueadas em Pelotas nas duas últimas décadas do século XVIII e a atuação de José Pinto Martins neste processo ver: VARGAS, Jonas Moreira. **Pelas margens do Atlântico: Um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX)** 2013. Tese (Doutorado em História Social) Instituto de História, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013. p. 106-153.

⁶ Como porção oriental da costa leste-oeste denominamos a região costeira que se estende entre o cabo de São Roque e o delta do Parnaíba.

“carnes secas” ou “carnes do sertão” denominações atribuídas às carnes salgadas neles produzidas. De forma similar à experiência vivenciada no Rio Grande de São Pedro a partir da década de 1780, a produção de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste foi a base que – por meio da navegação de cabotagem, movida por pequenas embarcações – conectou os portos do sertão aos principais centros econômicos da América portuguesa: da Colônia do Sacramento a Belém. Ao percebermos os “portos do sertão” de forma conjunta, entende-se que a porção oriental da costa leste-oeste foi a mais destacada região da América portuguesa voltada à produção em larga escala de carnes salgadas ao longo de grande parte do século XVIII.

A despeito de encontrarem-se divididos entre três capitanias distintas, os portos do sertão podem ser percebidos de forma conjunta não somente pelo fato de terem desenvolvido, ao longo do século XVIII, atividades similares relacionadas à produção e exportação de carnes salgadas e outros subprodutos do gado como o couro, mas também pelo fato destas atividades, em grande medida, terem sido movidas pela agência de sujeito que integravam ou mantinham estreitos laços com a comunidade mercantil do Recife, núcleo portuário que, durante o século XVIII, foi o principal entreposto do comércio movido nos portos do sertão, na medida em que, à exceção de Parnaíba (porto da capitania do Piauí), todos os demais portos do sertão faziam parte das capitanias do Siará Grande e Rio Grande do Norte que, ao longo do século XVIII, integraram a capitania geral de Pernambuco, espaço sobre o qual projetava-se a autoridade do governo de Pernambuco que, em meados do século XVIII, vivenciou sua máxima extensão com a subordinação do governo da capitania da Paraíba no ano de 1755 e a incorporação territorial da donataria de Itamaracá em 1763.

Entendido como um espaço de destaque na promoção do comércio de carnes movido com os portos do sertão, o Recife foi o centro a partir do qual José Pinto Martins foi inserido nas redes mercantis que exploraram a pecuária das carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste; vindo a atuar, mais diretamente, na exploração da produção e exportação de carnes, movidas no porto do Aracati na capitania do Siará Grande, onde José Pinto Martins estabeleceu residência por alguns anos e de onde migrou para Pelotas.

Se o estabelecimento de José Pinto Martins em Pelotas no final do século XVIII se deu em uma época na qual a capitania do Rio Grande de São Pedro vivenciava um contexto de forte expansão da produção de carnes salgadas; na porção oriental da costa leste-oeste, em contrapartida, vivenciava-se a esta época um processo de desestruturação destas atividades que foi marcado pela proibição das atividades de produção deste gênero nos portos de Açú e

Mossoró na capitania do Rio Grande do Norte no ano de 1788 – imposta pelo governador de Pernambuco como forma atenuar as crises de abastecimento de carnes frescas nos núcleos litorâneos de Pernambuco e Paraíba – e por crises de ordem climática como as secas de 1777-1778 e a de 1790-1793; esta última, aquela à qual se associa o fim das atividades de produção de carnes salgadas no porto do Aracati, o mais antigo e importante porto produtor de carnes secas da porção oriental da costa leste-oeste.

Às crises que impactaram a produção de carnes salgadas nos portos do sertão no final do século XVIII, alguns dos principais trabalhos da historiográfica cearense que se dedicaram ao tema associaram a migração de José Pinto Martins para Pelotas como um fator de ordem decisiva para a não retomada das atividades da pecuária das carnes salgadas na capitania do Siará Grande após a seca de 1790-1793 e o fim destas atividades na porção oriental da costa leste-oeste que se concluiu com o fechamento das últimas oficinas de produção de carnes no porto de Parnaíba no início do século XIX.

Segundo o entendimento apontado em trabalhos como os de Renato Braga e Geraldo Nobre, ao migrar para Pelotas, José Pinto Martins teria difundido na capitania do Rio Grande de São Pedro técnicas de produção de carnes salgadas empregadas em Aracati que, ao serem desenvolvidas em um espaço fisicamente mais vantajoso para o criatório, teria dado margem à emergência de um concorrente na produção do gênero que teria impossibilitado a recuperação das atividades nas oficinas do Aracati e fomentado a gradual desmobilização das atividades nos núcleos remanescentes da porção oriental da costa leste-oeste.⁷

O entendimento apresentado por estes dois autores foi ressaltado em outro estudo de destaque sobre a temática, o trabalho de Valdelice Girão, que destacou em sua análise que a não retomada das atividades de produção de carnes salgadas em Aracati decorreria especialmente de transformações na economia regional, pois o final do século XVIII foi marcado na capitania do Siará Grande pela valorização do algodão como gênero exportável; aspecto que, conforme Girão, teria fomentado a contonicultura em detrimento da retomada da produção e comércio de carnes salgadas na capitania do Siará Grande.⁸

Se não a entendemos propriamente como um fator decisivo para a decadência das atividades de produção de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste, a mudança de José Pinto Martins de Aracati para Pelotas representa o que entendemos corresponder a

⁷ Sobre este entendimento destacamos especialmente: BRAGA, Renato. Um capítulo esquecido da economia pastoril do nordeste. **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, v. 61, p. 149-162, 1947. ; e NOBRE, Geraldo da Silva. **As oficinas de Carnes do Ceará: uma solução local para uma pecuária em crise**. Fortaleza: Gráfica Editorial Cearense, 1977.

⁸ GIRÃO, Valdelice Carneiro. **As oficinas ou charqueadas no Ceará**. Fortaleza: Secretaria de Cultura e Desporto, 1995.

uma transferência eixo de interesses do fomento à produção de carnes salgadas do norte da América portuguesa para a sua porção centro-sul no final do século XVIII.

A mudança de José Pinto Martins de Aracati para Pelotas se deu em um contexto marcado por profundas transformações no império português de forma ampla e na América portuguesa de forma específica, mudanças que foram marcadas pela consolidação de um longo processo de transferência do eixo estratégico da América portuguesa da porção norte do Estado do Brasil para a porção centro-sul da grande colônia portuguesa, processo que, entre outros aspectos, se reflete na emergência e consolidação do Rio de Janeiro como principal porto negreiro das Américas na última década do século XVIII, fator digno de destaque ao considerarmos que algumas das principais bases de consumo das carnes salgadas encontravam-se relacionadas a demandas associadas ao escravismo, como era o caso da alimentação das populações cativas nos principais centros costeiros da colônia e o abastecimento de embarcações que moviam o trato negreiro com a África a partir de portos da América portuguesa.

Ao considerarmos as similaridades das experiências de produção de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste e no Rio Grande de São Pedro (no que se refere, especialmente, às bases de organização e aos mercados atendidos) e que a associação entre a emergência da “pecuária do charque” e o declínio das atividades da “pecuária das carnes secas” guarda relação com algumas grandes transformações vivenciadas no império português no final do século XVIII, algo a se destacar é que algumas importantes bases de entendimento historiográfico acerca da experiência histórica da “pecuária de carnes secas” se deram a partir de bases de compreensão que se encontravam fortemente referenciadas no recorte analítico das capitanias produtoras.

O destaque conferido ao recorte das capitanias produtoras segmentou a compreensão da experiência histórica da pecuária das carnes salgadas desenvolvida nos portos da porção oriental da costa leste-oeste, que foi pensada em algumas de suas dinâmicas, basicamente, a partir do recorte das capitanias produtoras, aspecto que entendemos ter contribuído para uma limitação da compreensão da real amplitude da experiência histórica de pecuária das carnes salgada desenvolvida nesta região que se organizou, no início do século XVIII, em um contexto também caracterizado por grandes transformações no império português; período marcado, entre outros aspectos: pelas descobertas do ouro, expansão e

interiorização da pecuária e de afirmação do poder político da comunidade mercantil do Recife, face aos embates movidos em Pernambuco contra elite açucareira local.⁹

Entendemos que, mais do que propriamente nas capitanias produtoras em que se dividiam os portos do sertão, a experiência da pecuária das carnes salgadas desenvolvida na porção oriental da costa leste-oeste, para ser percebida em sua real amplitude e entendida a partir das dinâmicas que efetivamente moviam-na, deve ser percebida de forma conjunta, entendida como um dos grandes eixos de exploração mercantil da pecuária movidos por agentes que integraram a comunidade mercantil do Recife ao longo do século XVIII, eixo que tinha nos portos do sertão plataformas para a projeção de sua influência sobre uma ampla base regional que, a despeito de ter a capitania geral de Pernambuco como referência, não a tomava propriamente como um limite, na medida em que avançava em sua influência para o porto de Parnaíba na capitania do Piauí, onde o comércio de carnes salgadas foi predominantemente movido ao longo de grande parte do século XVIII pelos mesmos interesses que exploravam este segmento nos portos das capitanias do Siará Grande e do Rio Grande do Norte.

Pensar e discutir a experiência histórica da pecuária das carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste ao longo do século XVIII nas bases propostas corresponde, portanto, a um grande desafio que nos impõe a consideração e análise de alguns processos, parte dos quais observáveis a partir de grandes recortes temporais e espaciais, outros, por sua vez, a partir de recortes mais circunscritos. O trabalho que se apresenta na sequência encontra-se, portanto, organizado em três partes, cada uma destas dividida em duas grandes subseções.

A despeito de nossa discussão tomar como referência de análise uma experiência histórica que se desenvolveu ao longo do século XVIII, a parte I deste trabalho tem sua discussão focada na análise do processo de incorporação da porção oriental da costa leste-oeste aos domínios portugueses no século XVII; análise que entendemos como importante

⁹ Se algumas importantes bases de compreensão acerca das dinâmicas que influenciaram a pecuária das carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste foram desenvolvidas a partir de alguns trabalhos que pensaram estas atividades, fundamentalmente, a partir do recortes da capitania produtoras, nos últimos anos, alguns trabalhos focados em algumas capitanias ou núcleos produtores específicos, passaram a discutir esta experiência histórica da pecuária das carnes salgadas a partir de referenciais mais amplos. Dentre estes trabalhos destacamos: OLIVEIRA, Almir Leal de. A força periférica da operação comercial das carnes secas no Siará Grande no século XVIII. In. VIANA JUNIOR, Mario Martins, SILVA, Rafael Ricarte da, NOGUEIRA, Gabriel Parente (org.) **Ceará Economia, Política e Sociedade** (século XVIII e XIX). Fortaleza: Instituto Frei Tito de Alencar, 2011. p. 13-34. ; ROLIM, Leonardo Candido. **Tempo das carnes no Siará Grande: dinâmica social, produção e comércio de carnes secas na Vila de Santa Cruz do Aracati (c.1690- c.1802)**. 2012. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2012; MONTEIRO, Denise Mattos. Portos do sertão e mercado interno: nascimento e evolução do porto do Açú-Oficinas (1750-1860). **História Econômica & História de Empresas**, v.15, n.1, p. 71-98, 2012.

para a compreensão da formação do espaço, em meio ao qual, viria a organizar-se no século XVIII as bases de exploração da pecuária das carnes salgadas.

Ao considerarmos que a pecuária das carnes salgadas desenvolvida nos portos do sertão correspondia a uma atividade organizada em uma ampla base regional, que tinha em Recife um importante centro de articulação, as discussões levantadas na parte I visam ressaltar a projeção da influência de Pernambuco nessa região, que recua ao processo de conquista do Maranhão no início do século XVII e é apresentado como a sequência de um processo de expansão das conquistas portuguesas ao norte de Itamaracá, iniciado no final do século XVI. Entre outros aspectos, a discussão levantada na primeira subseção da parte I busca ressaltar as bases sociais em que se assentou o processo de expansão da influência de Pernambuco ao norte de seus limites no processo anterior à invasão neerlandesa; processo que contou com uma ampla participação de grupos indígenas cuja distribuição, ao longo da costa leste-oeste, entre as regiões do Jaguaribe, Ceará e Ibiapaba estabeleceu marcos sócio-espaciais que contribuiriam para lançar as bases de projeção da influência de Pernambuco sobre a porção oriental da costa leste-oeste a partir da capitania do Siará Grande.

Na segunda subseção da parte I, abordamos o processo de incorporação da capitania do Siará Grande ao Estado do Brasil como capitania subalterna à capitania de Pernambuco, aspecto relevante para a posterior compreensão do papel desempenhado pela capitania do Siará Grande como uma importante base para o processo de conquista dos sertões dos rios que deságua na porção oriental da costa leste-oeste. Integrada ao Estado do Maranhão à época da criação desta nova unidade política na década de 1620, a capitania do Siará Grande correspondia, neste período, a uma acanhada base fortificada estabelecida na região do rio Ceará, a única base efetiva de ocupação portuguesa mantida no trecho costeiro situado entre Natal e o Maranhão durante grande parte do século XVII; base que, a esta época, cumpria a função de ser um posto avançado que viabilizasse a manutenção de uma via de comunicação terrestre e marítima entre o Estado do Brasil e o Estado do Maranhão, necessária em razão das dificuldades de navegação pela costa leste-oeste. Na segunda subseção da parte I destacamos o processo de integração da capitania do Siará Grande ao Estado do Brasil (como capitania subalterna ao governo de Pernambuco) no contexto que se inicia com a expulsão dos neerlandeses, integração que contou com uma forte atuação de membros de destaque da elite restauradora de Pernambuco como André Vidal de Negreiro e João Fernandes Vieira.

Na parte II deste trabalho nos voltamos à análise de algumas dinâmicas associadas ao processo de formação da grande região de criatório dos Sertões do Norte entre a segunda

metade do século XVII e as primeiras décadas do século XVIII e de como este processo esteve integrado a um conjunto de grandes transformações vivenciadas na América portuguesa neste período, fomentadas, em grande medida, pelas descobertas e exploração de ouro a partir dos últimos anos do século XVII.

Tendo apresentado na parte I o que era a capitania do Siará Grande no século XVII, na primeira subseção da parte II deste trabalho discutiremos como esta capitania se converteu – em meio o contexto das guerras de conquista dos sertões entre o final do século XVII e o início do século XVIII – em uma importante plataforma para a projeção dos interesses da ascendente comunidade mercantil do Recife nos sertões dos rios que deságuam na porção oriental da costa leste-oeste. Ao considerarmos que a região da ribeira do Jaguaribe foi aquela na qual se deu início, com maior destaque, as atividades de produção de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste no início do século XVIII, destacamos – por meio de uma análise focada na identificação de alguns sujeitos que atuaram no processo de conquista desta região – que a ribeira do Jaguaribe correspondeu a uma importante base de afirmação dos interesses mercantis do Recife nos sertões do criatório no início do século XVIII.

Na segunda subseção da parte II destaca-se, por sua vez, algumas dinâmicas que pautaram a inserção das regiões de pecuária dos Sertões do Norte em meio às transformações que ocorreram na América portuguesa no século XVIII. Ao longo desta análise, destacamos a organização das bases de articulação destas regiões entre si e delas com outras regiões da América portuguesa por meio de estradas, aspecto relevante para compreensão da organização desta grande região de criatório, necessária, entre outros aspectos, para a posterior compreensão das dinâmicas que envolviam as disputas pela exploração mercantil da pecuária nas porções mais setentrionais dos Sertões do Norte por membros da comunidade mercantil do Recife que será discutido na última subseção da parte III desta tese.

Se até o segundo tópico da segunda subseção da parte II as discussões objetivam lançar algumas importantes bases para a compreensão da formação do espaço sobre o qual se organizou a exploração da pecuária das carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste, é no terceiro e último tópico desta subseção que se inicia à discussão acerca da pecuária das carnes salgadas nesta região, na qual ressaltamos e analisamos alguns entendimentos historiográficos acerca desta experiência histórica da pecuária na América portuguesa.

Na parte III do trabalho, a discussão se volta, propriamente, à análise da experiência histórica da pecuária das carnes salgadas da porção oriental da costa leste-oeste

que se busca desenvolver de forma associada à algumas grandes dinâmicas vivenciadas no Império português no espaço atlântico setecentista. Após uma introdução à parte III, que visa ressaltar algumas contribuições historiográficas nas quais, em grande medida, fundamentamos nossa compreensão e análise, a discussão se segue em duas grandes subseções.

Na primeira subseção da parte III a discussão se volta à análise das bases de consumo de gêneros comestíveis salgados no período moderno como forma de compreender e ressaltar algumas importantes bases de demanda por carnes salgadas na América portuguesa dentre as quais destacam-se, especialmente, o abastecimento de embarcações e a alimentação da população pobre e cativa nos principais centros costeiros da colônia. A partir desta questão, desenvolvemos uma análise acerca das dinâmicas de expansão regional do escravismo na América portuguesa setecentista que nos leva a entender que a associação entre a emergência da “pecuária do charque” e o fim das atividades da “pecuária das carnes secas”, guarda relação com mudanças de natureza estrutural associadas às bases de consumo deste gênero que se processam na América portuguesa no final do século XVIII e estão relacionadas à emergência do Rio de Janeiro como principal porto negreiro da América portuguesa.

Se na primeira subseção da parte III a discussão concentra-se na análise de algumas importantes bases de consumo das carnes salgadas, na segunda subseção nossa discussão se volta a analisar as bases de produção da pecuária das carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste que nos leva a entendê-la como uma experiência organizada a partir de uma base regional, fortemente movida pela agência de sujeitos associados à comunidade mercantil do Recife que projetam seus interesses, em termos de comércio e exportação de carnes salgadas e couros, para as três principais praças do Estado do Brasil. Na sequência da segunda subseção da parte III, discutimos ainda: a importância do Estanco Régio do sal como um fator de fomento das atividades nos portos do sertão ao longo do século XVIII; analisamos a trajetória de alguns importantes sujeitos que atuaram na exploração dos circuitos de comércio movidos nos portos do sertão; e destacamos que a pecuária das carnes salgadas foi um dos dois grandes eixos em torno dos quais se organizava, no século XVIII, a exploração mercantil da pecuária por membros da comunidade mercantil do Recife e de que forma esta divisão promoveu disputas entre alguns grupos desta comunidade.

2 PARTE 1 – ENTRE PERNAMBUCO E O MARANHÃO: A PORÇÃO ORIENTAL DA COSTA LESTE-OESTE DA CONQUISTA À EFETIVAÇÃO DA INFLUÊNCIA DE PERNAMBUCO NO SÉCULO XVII

Ao longo do século XVI, quando se iniciou o processo de colonização portuguesa na América, as ações de efetiva conquista portuguesa no continente restringiram-se basicamente ao trecho litorâneo conhecido como costa norte-sul¹⁰. Das ações desenvolvidas por agente particulares, como foram os casos de algumas donatarias¹¹, ou mesmo por parte do Estado português, como foi o caso da instituição do Governo-Geral na capitania da Bahia¹², todas as ações exitosas desenvolvidas por portugueses no intento de estabelecer núcleos de ocupação na América ao longo dos quinhentos se deram ao sul do cabo de São Roque. A costa leste-oeste (que, baseada nos limites de Tordesilhas, situava-se entre o cabo de São Roque e a foz do Amazonas) restou, assim, como área em que a colonização portuguesa não se efetivou até o fim do século, pois foram infrutíferas as tentativas de estabelecimento neste trecho do litoral durante o período.

Em sua História do Brasil, escrita no início do século XVII, Frei Vicente do Salvador, relata o caso de Luiz de Melo da Silva ocorrido em meados do século XVI. Conforme Frei Vicente:

No tempo que se começou a descobrir o Brasil, veio Luiz de Mello da Silva, filho do alcaide-mor de Elvas, como aventureiro, em uma caravela a correr esta costa, para descobrir alguma boa capitania, que pedir a el-rei, e não podendo passar de Pernambuco desgarrou com o tempo e águas, e se foi entrar no Maranhão, do qual se contentou muito[...] se foi a Portugal pedir a el-rei aquela capitania para a conquistar e povoar, e sendo-lhe concedida, se fez prestes na cidade de Lisboa, e partiu dela em três naus e duas caravelas, com que chegando ao Maranhão se perdeu nos esparsos e baixos da barra, e morreu a maior parte da gente que levava, escapando só ele com alguns em uma caravela, que ficou fora do perigo, e 18 homens em um batel, que foi ter à ilha de Santo Domingo, dos quais foi um meu pai[...]¹³

¹⁰ Como costa norte-sul denomina-se aqui o trecho costeiro situado ao sul do cabo de São Roque, marco de divisão entre os dois grandes segmentos costeiros dos territórios na América do Sul que cabiam a Portugal pelo acordo de Tordesilhas: a costa norte-sul e costa leste-oeste, assim denominadas nos séculos XVI e XVII em razão do sentido em que, *grosso modo*, se alongam os ditos trechos.

¹¹ Nas análises sobre o regime donatário implantado na América a partir da década de 1530, as capitanias de Pernambuco, junto com São Vicente são comumente indicadas como casos exitosos. Sobre o caso de Pernambuco ver: FONSECA, Célia Freire da. **A Economia Européia e a colonização do Brasil: A experiência de Duarte Coelho**. Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura & Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, 1978.

¹² Sobre o Governo-geral do Estado do Brasil, criado em 1548 e estabelecido em 1549, ver: PUNTONI, Pedro. **O estado do Brasil: Poder e política na Bahia colonial 1548-1700**. São Paulo: Alameda, 2013.

¹³ SALVADOR, Frei Vicente do. **História do Brasil**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2010. p. 161-162.

Após o malogro desta empreitada, da qual fez parte o pai do cronista baiano, Luiz de Melo da Silva organizou uma segunda expedição, visando concretizar a conquista das terras cujos direitos de exploração lhe foram concedidos pelo rei¹⁴. Acerca dos preparativos e do resultado da segunda tentativa de Luiz de Melo da Silva, Frei Vicente do Salvador relata que:

Depois de Luiz de Mello ser em Portugal se passou à Índia, onde obrou valorosos feitos, e vindo-se para o reino muito rico, e com tenção de tornar a esta empresa, acabou na viagem na nau São Francisco, que desapareceu sem se saber mais novas dela; nem houve quem tratasse mais do Maranhão[...]¹⁵

Luiz de Melo da Silva não foi, contudo, o primeiro que, ao empreender tentativa de conquista de terras situadas na costa leste-oeste, sofreu os reveses da navegação neste trecho do litoral. O fracasso diante da tentativa de conquista já havia ocorrido alguns anos antes com alguns dos donatários que na década de 1530 receberam capitânicas na dita costa e que, assim como Luiz de Melo da Silva em meados do século XVI, também fracassaram em suas tentativas de conquista pelo mar das terras a eles concedidas.

Em estudo no qual discute os limites entre as capitânicas hereditárias, Jorge Pimentel Cintra indica que, na década de 1530, a costa leste-oeste foi dividida em seis lotes concedidos a quatro beneficiários. Embasado em mapas, cartas de doação e outros documentos coevos, Cintra propõe que os seis lotes concedidos como capitânicas hereditárias ao longo da costa leste-oeste seriam contíguos e teriam início na baía da Traição, que à época correspondia ao limite setentrional da capitania de Itamaracá, na costa norte-sul. Da baía da Traição, a faixa de costa correspondente aos seis lotes se estenderia pela costa leste-oeste até a abra (ou baía) de Diogo Leite, ponto costeiro que o autor identifica, em denominação atual, como a baía de Turiaçu, no litoral oeste do estado do Maranhão.¹⁶

Os quatro beneficiários com a concessão dos seis lotes de terra foram: Antonio Cardoso de Barros, Fernando Álvares de Andrade, Aires da Cunha e João de Barros os dois últimos tendo recebido, cada um, dois dos seis lotes. Entre estes quatro donatários, somente três empreenderam tentativas de conquista das terras concedidas, sendo uma destas tentativas empreendida em uma ação conjunta pelos três¹⁷.

¹⁴ Frei Vicente indica que às terras concedidas a Luiz de Melo, se encontrariam no Maranhão quando, na realidade, corresponderia a terras na foz do rio Amazonas.

¹⁵ SALVADOR, Frei Vicente do. **História do Brasil**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2010. p. 162.

¹⁶ CINTRA, Jorge Pimentel. Reconstruindo o Mapa das Capitânicas Hereditárias. **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, v.21, n.2, p. 11-45. jul./dez. 2013.

¹⁷ Antonio Cardoso de Barros é o único dentre os quatro indicados do qual não há registros de que tenha tentado a conquista das terras que recebera. Ele, contudo, veio ao Brasil em 1549, mas para assumir o posto

Conforme Frei Vicente do Salvador, em 1535, João de Barros, Aires da Cunha e Fernando Álvares de Andrade organizaram uma frota composta por 10 navios e 900 homens que, partindo de Lisboa, objetivavam empreender a conquista das terras a eles concedidas na América como donataria¹⁸. A frota organizada pelo consórcio dos três donatários naufragou nos baixos do Maranhão, a mesma região onde, anos mais tarde, viria a ter fim a primeira expedição organizada por Luiz de Melo da Silva. Nas referências que faz ao Maranhão em seu *“Tratado Descritivo do Brasil em 1587”*, Gabriel Soares de Sousa, faz menção ao episódio, indicando que a ilha onde, anos mais tarde, viria a ser fundada a cidade de São Luis, serviu de reduto para os sobreviventes da expedição antes de serem regatados por barcos enviados por João de Barros. Sobre o episódio e o trato estabelecido pelos sobreviventes com os povos locais, Gabriel Soares de Sousa indica que:

Tem este rio do Maranhão na boca – entre ponta e ponta delas para dentro – uma ilha que se chama das Vacas, que será de três léguas, onde esteve Aires da Cunha quando se perdeu com sua armada nestes baixos; e aqui nessa ilha estiveram também os filhos de João de Barros e aí tiveram povoado, quando também se perderam nos baixos deste rio, onde fizeram pazes com gentio tapuia, que tem povoado parte desta costa, e por este rio acima, onde mandavam resgatar mantimentos e outras coisas para remédio de sua manutenção.¹⁹

O fracasso das expedições ocorridas entre as décadas de 1530 e 1550 foram tão marcantes que a conquista da costa leste-oeste, com especial destaque para o Maranhão (onde ocorreu boa parte dos infortúnios destas tentativas) passou a ser reputada nos anos que se seguiram como uma custosa empreitada. Sobre tal percepção, Diogo de Campos Moreno, referindo-se às fracassadas tentativas de conquista portuguesa da região no século XVI, relatava, no início do século XVII, que: “Depois que os portugueses intentaram a conquista do Maranhão [...] e nela se perderam muitos homens e navios, sempre esta empresa ficou

de provedor-mor do Estado do Brasil. Sobre Antonio Cardoso de Barros Ver: STUDART, Guilherme. Antonio Cardoso de Barros. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, v.33, p. 294-299, 1919.

¹⁸ SALVADOR, Frei Vicente do. *História do Brasil*. Brasília: Senado Federal, 2010. p. 159.

¹⁹ SOUSA, Gabriel Soares de. **Tratado Descritivo do Brasil em 1587**. Recife: FJN, Ed. Massangana, 2000. p. 08. Conforme Gabriel Soares de Sousa, antes da conquista do Maranhão em 1615, os portugueses denominavam como “ilha das vacas” a ilha de Upaon-Açu, na qual viria a ser fundada a cidade de São Luis. Visto que o gado bovino ainda não havia sido levado à região na época em que Gabriel Soares de Sousa escreveu o seu relato, acreditamos que “ilha das vacas”, seja uma denominação que faça referência ao peixe-boi, espécie cujo nome atribuído pelo colonizador indica a associação feita entre o dito bicho e o gado bovino. A relação entre a denominação de “ilha das vacas” dever-se ao peixe-boi é reforçada pelo relato de Ambrósio Fernandes Brandão que, no início do século XVII, indica ser o peixe-boi uma espécie comum nos rios da região, que era pescado e consumido e que sua carne, em muito, se assemelharia à carne de vaca. Ver: BRANDÃO, Ambrósio Fernandes. **Diálogos das Grandezas do Brasil**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2010. p. 64-65.

espantosa para os que quiseram olhar para ela, [...], que poucas vezes se achou conveniente só o falar disso.”²⁰

Ao relacionar-se às causas que geraram os fracassos das tentativas de conquista efetuadas no século XVI (os encalhes de barcos nos baixos do Maranhão) a informação destacada por Diogo de Campos de que nas tentativas da conquista, além de “*muitos homens*”, se perderam “*muitos navios*” infere-se que muito das dificuldades atribuídas à conquista da costa leste-oeste diziam respeito aos grandes desafios que a navegação por este trecho costeiro oferecia àquela época, desafios que resultavam de características desta costa que tornavam a navegação por ela uma empreitada extremamente desafiadora. Comparativamente à costa norte-sul, a costa leste-oeste tem um litoral de caráter mais aberto, com portos naturais de qualidade inferior, tratando-se, ainda, de uma costa repleta de baixios ao longo de sua extensão, aspectos que dificultavam a navegação de cabotagem na região.²¹

Acerca do Maranhão – que foi uma das regiões da costa leste-oeste à qual os portugueses mais destaque atribuíram na era dos quinhentos e seiscentos – destaca-se que, apesar de se tratar de um grande estuário com a presença de ilhas, (condições a priori favoráveis à navegação) o golfo maranhense, caracteriza-se por uma grande amplitude na variação das marés. Segundo Joyse de Sá: “A região hidrográfica do Maranhão apresenta a maior amplitude de marés do Brasil, podendo a diferença entre marés baixa e alta chegar a 8 metros”²² A grande amplitude das marés era assim um elemento que dificultava a navegação na região, sendo esta uma das causas dos encalhes e perdas de barcos que se aventuraram a navegá-la no século XVI. É em razão destas dinâmicas próprias à região, que Gabriel Soares de Sousa, alertava no final do século XVI que:

Quem houver de ir deste rio do Maranhão para o da Lama ou para o das Amazonas, há de se lançar por fora dos baixios com a sonda na mão, e não vá por menos de

²⁰ MORENO, Diogo de Campos. **Jornada do Maranhão por ordem de Sua Majestade feita no ano de 1614**. São Paulo: Siciliano, 2001. p. 27. Sobre alguns topônimos já empregados na era dos quinhentos e que continuam sendo adotados contemporaneamente, cabe tecer algumas ressalvas acerca do caráter histórico de seus significados em termos espaciais. Se atualmente Maranhão faz referência a um estado situado na região Nordeste, até o início do século XVII, este topônimo (identificado por Gabriel Soares de Sousa como “rio Maranhão”) correspondia, *stritu-senso*, a denominação dada à região do chamado “golfo maranhense”, situado na porção central dos atuais limites costeiros do estado do Maranhão, área em que está situada a ilha de Upaon-Açu, ladeada pelas baías de São José e São Marcos. É no golfo maranhense que deságuam rios como o Itapicuru e o Munim (na baía de São José) e o Mearim (na baía de São Marcos).

²¹ Baixios, Baixos ou Parceis são termos adotados nas fontes que geralmente fazem referência a “bancos de areia”. Além de bancos de areia, o termo “parcel” também se refere a “arrecifes”. Na indicação da existência deste elemento ao longo de um determinado trecho costeiro é comum, nas fontes do período, a caracterização de frações do dito trecho como uma “costa esparcelada”, ou seja, uma costa com parceis.

²² SÁ, Joyse de Mesquita Lindoso de. **Avaliação do monitoramento de águas costeiras na baía de São Marcos em São Luis, Maranhão**. 2014. Dissertação (Mestrado em Energia e Ambiente) – Centro de Ciências Exatas e Tecnologia, Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2014. p. 26.

doze braças, porque esta costa até aqui dez léguas ao mar, vaza e enche nela a maré muito depressa, e em conjunção de Lua tem grandes macaréus; mas para bem não se há de cometer o canal de nenhum destes rios senão de baixa-mar na costa, o que se pode saber pela Lua, o que convém que seja, pelos grandes perigos que nesta entrada se oferecem, assim de macaréus, como por espraiar e esparcelar o mar oito e dez léguas da terra, pelo que é forçado a chegar-se à terra de baixa-mar, pois então se descobre o canal mui bem; e neste rio do Maranhão não podem entrar, por este respeito, navios grandes.²³

Os fracassos das tentativas de conquista de territórios da costa leste-oeste no século XVI – que se deram por mar, por meio de frotas e pessoas oriundas do reino – inviabilizaram, momentaneamente, a conquista da região e sua efetiva incorporação aos domínios portugueses. Nas palavras de Capistrano de Abreu, a ocupação portuguesa nesta região: “[...] fêz-se mais tarde, com gente nascida ou estabelecida em outros pontos do Brasil: representam uma formação secundária na história pátria”²⁴. A concretização da expansão dos domínios portugueses pela costa leste-oeste se fez, assim, no início do século XVII e pode ser percebida como parte de um processo iniciado na década de 1580 que teve como marca o fato de ter se desenvolvido por frentes de expansão que, em parte, foram financiadas e, em grande medida, foram levadas a cabo por agentes e interesses estabelecidos na colônia; aspecto que repercutiria na história de parcela significativa da costa leste-oeste nos dois séculos que se seguiriam à conquista.

Pernambuco, o centro economicamente mais importante da América portuguesa entre o final do século XVI e o início XVII, foi a principal base de organização deste processo de expansão que, em pouco mais de trinta anos, foi responsável pela conquista e estabelecimento de núcleos portugueses em pontos dispersos ao longo do vasto litoral que se estende entre os desagüadouros dos rios Paraíba e Amazonas. É por meio deste processo de expansão – que teve como uma de suas motivações a ameaça da ação de europeus de outras nações nestas costas (sobretudo franceses e holandeses) – que se deu, a gradual e efetiva incorporação de territórios da costa leste-oeste aos domínios portugueses a partir do início do século XVII e que, diferente das tentativas efetuadas no século XVI, se fizeram, em grande medida, pela terra e com uma forte participação de “gente da terra”. É a partir deste processo de expansão que também se deu início à forte influência que Pernambuco exerceu sobre uma importante parcela da costa leste-oeste ao longo dos séculos XVII e XVIII.

²³ SOUSA, Gabriel Soares de. **Tratado Descritivo do Brasil em 1587**. Recife: FJN, Ed. Massangana, 2000. p. 08.

²⁴ ABREU, Capistrano de. **Capítulos de História Colonial (1500-1800)**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Publifolha, 2000. p. 69.

2.1 DO PARAÍBA AO MARANHÃO: PERNAMBUCO E A EXPANSÃO DAS CONQUISTAS PORTUGUESAS RUMO À COSTA LESTE-OESTE

Até o início da década de 1580, época em que o reino de Portugal e suas possessões ultramarinas foram incorporados aos domínios dos reis católicos²⁵, as bases de ocupação portuguesa na América podiam ser descrita como um conjunto de manchas de territórios não contínuos, distribuídas ao longo da costa norte-sul, pouco interiorizadas e com uma limitada comunicação terrestre entre si. Em meio a estas “ilhas” de ocupação no continente, Pernambuco configurava-se como a zona de maior relevo econômico, enquanto a Bahia, desde o final da década de 1540, era o principal centro político da colônia, sendo Salvador a cidade sede do Estado do Brasil.

Na descrição que faz de Pernambuco a esta época, Gabriel Soares de Sousa indica a importância desta capitania entre as demais possessões portuguesas na América no período. Sobre o êxito da empreitada iniciada sob o comando do donatário Duarte Coelho Pereira na década de 1530, Soares de Sousa relatava em 1587 que:

[...] gastou Duarte, o velho, muitos mil cruzados, que adquiriu na Índia, a qual despesa foi bem empregada, pois dela resultou ter hoje seu filho Jorge de Albuquerque Coelho dez mil cruzados de renda, que tanto lhe importa a sua redízima e dízima do pescado e os foros que lhe pagam os engenhos, dos quais estão feitos em Pernambuco cinquenta, que fazem tanto açúcar que estão os dízimos dele arrendados em dezenove mil cruzados cada ano. Esta vila de Olinda terá setecentos vizinhos, pouco mais ou menos, mas tem muitos mais no seu termo, porque em cada um destes engenhos vivem vinte e trinta vizinhos, fora os que vivem nas roças, afastados deles, que é muita gente; de maneira que, quando fôr necessário ajuntar-se a esta gente com armas, pôr-se-ão em campo mais de três mil homens de peleja com os moradores da vila de Cosmos [Igarassu], entre os quais haverá quatrocentos homens de cavalo. Esta gente pode trazer de suas fazendas quatro ou cinco mil escravos da Guiné e muitos do gentio da terra. É tão poderosa esta capitania que há nela mais de cem homens que têm de mil até cinco mil cruzados de renda, e alguns de oito, dez mil cruzados.²⁶

Tendo por limites costeiros o rio São Francisco ao sul e o rio Igarassu ao norte, com os quais fazia divisa, na década de 1580, respectivamente, com as capitanias da Bahia e de Itamaracá, Pernambuco era, nesta época, a região economicamente mais importante da América portuguesa e tal destaque devia-se ao franco desenvolvimento do cultivo de cana e

²⁵ Fazemos aqui menção ao período denominado como: “União Dinástica”, “União Ibérica”, ou, para Portugal, “período Filipino” (1580-1640); época em que os reinos ibéricos estiveram reunidos sob o comando de um único monarca, respectivamente os reis: Felipe II, Felipe III e Felipe IV de Castela.

²⁶ SOUSA, Gabriel Soares de. **Tratado Descritivo do Brasil em 1587**. Recife: FJN, Ed. Massangana, 2000. p. 20-21.

da produção exportação de açúcar vivenciado nas últimas décadas do século XVI²⁷; impulsionados pelo aumento dos preços do gênero nos mercados europeus e pelos baixos custos de produção, quando comparado aos demais mercados produtores de açúcar do Atlântico na época²⁸.

A despeito da vasta dimensão do trecho costeiro que correspondia à capitania de Pernambuco, o “Nordeste Açucareiro”, a principal região que a esta época dedicava-se ao cultivo de cana e à produção de açúcar na América era, neste período, uma faixa costeira, em certa medida continua, mas bem mais reduzida, e que extrapolava os limites da capitania de Pernambuco²⁹. Os limites do “Nordeste Açucareiro” na década de 1580 podem ser identificados no trecho costeiro limitado ao sul pela região do cabo de Santo Agostinho, em Pernambuco, e ao norte pela região da ilha de Itamaracá, na capitania homônima. Na descrição que faz das costas de Pernambuco, em sentido norte-sul, Gabriel Soares de Sousa indica o rio Ipojuca, (um pouco ao sul do cabo de Santo Agostinho) como o limite meridional da área diretamente integrada às atividades voltadas à produção e transporte do açúcar que formavam a região. Segundo o cronista:

Até este Cabo [de Santo Agostinho] é a terra povoada de engenhos de açúcar, e por junto dele passa um rio que se diz do Cabo (onde também estão alguns), o qual sai ao mar duas léguas do Cabo e mistura-se ao entrar do salgado com o rio do Ipojuca, que está duas léguas da banda do sul; nesse rio entram e saem caravelões do serviço dos engenhos, que estão nos mesmos rios, onde se recolhem com tempo barcos da costa.³⁰

Já sobre o limite do Nordeste Açucareiro ao norte, na região da ilha de Itamaracá – que no início da década de 1580 também correspondia ao marco setentrional das conquistas

²⁷ Segundo Frei Vicente do Salvador, foi no período de comando do seu segundo donatário, Duarte Coelho de Albuquerque (1561-1578) que se concretizou a conquista da região do Cabo de Santo Agostinho, ao sul de Olinda, que resultou na expansão dos cultivos de cana e criação de novos engenhos, expansão que foi baseada na guerra movida contra as populações locais. Deste processo, portanto, resultou, não somente a incorporação da região do Cabo à zona de produção açucareira, mas, também, a incorporação de um vasto contingente de força de trabalho cativa, a partir da escravização de indígenas apresados nestes conflitos.

²⁸ Sobre os custos e produtividade do açúcar produzido na América portuguesa quando comparados aos outros mercados produtores (nomeadamente as ilhas atlânticas: Madeira, Açores e São Tomé) na segunda metade do século XVI e início do XVII ver: MAURO, Frédéric. **Portugal, o Brasil e o Atlântico** 1570-1670 v. 1. Editorial Estampa: Lisboa, 1997. ; e FONSECA, Célia Freire da. **A Economia Européia e a colonização do Brasil**: A experiência de Duarte Coelho. Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura & Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, 1978. Já sobre a expansão do mercado de açúcar no final do século XVI e início do XVII ver: MELLO, Evaldo Cabral de. **Olinda Restaurada**: Guerra e açúcar no Nordeste, 1630-1654. São Paulo: Editora 34, 2007. ; STRUM, Daniel. O comércio de açúcar – Brasil, Portugal e Países Baixos (1595-1630). São Paulo: Versal Editores, 2012.

²⁹ O termo “Nordeste Açucareiro” é aqui tomado de empréstimo de Evaldo Cabral de Mello que, em suas obras utiliza-o para denominar uma região que incorpora as áreas voltadas ao cultivo de cana e produção de açúcar de Pernambuco e capitanias como Paraíba e Itamaracá que vivenciaram relações de forte influência de Pernambuco-Recife ao longo do período colonial.

³⁰ SOUSA, Gabriel Soares de. **Tratado Descritivo do Brasil em 1587**. Recife: FJN, Ed. Massangana, 2000. p. 21-22.

portuguesas na América – Gabriel Soares, indica que: “Do redor desta ilha [de Itamaracá] entram no salgado cinco ribeiras, em três das quais estão três engenhos; onde se fizeram mais, se não foram os potiguares, que vêm correndo a terra por cima e assolando tudo” ³¹ Na citação, o cronista faz referência aos conflitos que desde a década de 1570, assolavam Itamaracá e o norte de Pernambuco, conflitos que, envolviam os índios potiguara³², denominação de grupos de população nativa, que segundo Gabriel Soares, distribuíam-se ao longo na região costeira situada entre os rios Paraíba e Jaguaribe³³.

Parte deste conflito teve como influência o estabelecimento de franceses em pontos do litoral ao norte da ilha de Itamaracá. A aliança entre franceses e alguns grupos de índios potiguara, baseada no trato envolvendo o comércio do pau-brasil, correspondeu a um componente que insuflou os enfrentamentos contra os portugueses, dando início a uma série de conflitos que estimularam um processo de expansão portuguesa que entre as décadas de 1580 e 1590 foi responsável pelas conquistas dos rios Paraíba e Potengi, o último denominado à época como Rio Grande³⁴.

É na sequência destas duas importantes conquistas na costa norte-sul (rios Paraíba e Potengi) que se deu início, em princípios do século XVII, ao processo de expansão das conquistas portuguesas sobre territórios da costa leste-oeste, processo que guarda fortes vinculações com o prévio avanço português sobre a porção setentrional da costa norte-sul no final do século XVI.

Nesta medida, o bom entendimento do processo de expansão para a costa leste-oeste e de consolidação de bases de ocupação portuguesas em territórios na região, que se

³¹ SOUSA, Gabriel Soares de. **Tratado Descritivo do Brasil em 1587**. Recife: FJN, Ed. Massangana, 2000. p. 18.

³² Potiguara, Potiguar, Petiguar e Pitiguar são algumas variantes da denominação atribuída a grupos indígenas que habitavam a porção norte do litoral da costa norte-sul. Para mantermos um padrão, ao nos referirmos a tais grupos adotaremos a variante “potiguara”, exceto nos casos de citações.

³³ Gabriel Soares de Sousa indica os rios Jaguaribe e Paraíba como os limites do território costeiro ocupado pelos índios potiguara. Sobre o Jaguaribe o cronista indica que: “[...] junto da barra deste rio [Jaguaribe] se mete outro nele, que se chama o Rio Grande, que é extremo entre os Tapuias e os Pitigoares; já sobre o Paraíba, ao descrever os povos potiguara, indica ser o: “rio da Paraíba, onde se acaba o limite por onde reside o gentio Pitiguar” Ver: SOUSA, *op.cit.*, p. 10 e p. 16. Acerca dos limites de ocupação territorial de grupos indígenas mencionados ao longo deste trabalho, destaca-se que as indicações têm como base referências indicadas em fontes do período. Sobre estes limites, destaca-se que os entendemos como limites referenciais de identificação das bases de distribuição do estabelecimento destes grupos em determinados períodos, pois entende-se que, sobretudo após o aprofundamento do processo de ação e ocupação de parcelas do litoral por povos europeus entre os séculos XVI e XVII, estes limites tenderam a se tornar ainda mais fluídos em razão dos impactos que estas ações desempenharam na reconfiguração das espacialidades indígenas, provocando uma reorganização de territorialidades fortemente marcada pela desterritorialização indígena expressa, sobretudo, pela fuga de alguns grupos para outras regiões.

³⁴ É desta antiga denominação dada ao rio Potengi que tem origem o nome da capitania criada no final do século XVI, após a conquista do dito rio por meio da guerra movida contra franceses e alguns grupos de índios potiguara, o estabelecimento das pazes com estes grupos, e a criação do núcleo de ocupação portuguesa que deu origem à cidade de Natal.

desenvolveu nas duas primeiras décadas do século XVII, passa necessariamente pela compreensão de suas relações com os avanços que resultaram nas conquistas da Paraíba e do Rio Grande, pois, além da ameaça estrangeira (sobretudo francesa), a sequência das conquistas portuguesas de territórios entre o rio Paraíba e o Maranhão também pode ser percebida como um processo comum a partir dos agentes que nelas atuaram, pois, além uma forte participação e financiamento de colonos oriundos do Nordeste Açucareiro que vivenciava uma forte expansão econômica e territorial neste período³⁵, contaram também com uma importante participação de grupos indígenas, como os potiguara e os tabajara estabelecidos na costa norte-sul que, tornando-se majoritariamente aliados dos portugueses ao longo das conquistas da Paraíba e do Rio Grande, desempenharam um papel de grande relevo na expansão das conquistas portuguesas rumo ao Maranhão, elementos que serviram de base para a influência que o Nordeste Açucareiro, especialmente Pernambuco/Recife, passaria a ter sobre uma importante parcela da costa leste-oeste nos séculos seguintes.

2.1.1 Do Paraíba ao Rio Grande: os potiguara, os tabajara e a expansão da conquista na costa norte-sul.

As conquistas portuguesas dos rios Paraíba e Potengi (concretizadas respectivamente nas décadas de 1580 e 1590) correspondem a marcos importantes no encerramento dos embates ocorridos no final do século XVI entre portugueses estabelecidos nas capitanias de Itamaracá e Pernambuco e índios potiguara, o grupo de nativos que predominava no trecho costeiro situado entre os dois rios indicados. Como grande parte das populações indígenas que ocupavam a costa norte-sul, os índios potiguara tratavam-se de um grupo que pertencia à matriz tupi, um dos grandes segmentos de caráter etno-linguísticos em que são agrupadas as populações nativas que ocupa(va)m o território que atualmente corresponde ao Brasil.

Dentre as classificações de caráter etno-linguísticas em que estudiosos costumam dividir os povos nativos, os indígenas que habita(va)m o território brasileiro costumam ser

³⁵ A conquista do rio Paraíba na década de 1580, além de uma expansão das conquistas portuguesas, representou também uma ampliação da região do Nordeste Açucareiro. A importância da Paraíba para esta ampliação constata-se no fato de, poucas décadas após a conquista, a capitania da Paraíba, tendo como referência o número de engenhos, já poderia ser considerada uma das mais importantes da economia açucareira na colônia. Baseado em dados de Diogo de Campos Moreno para o ano de 1612, Frédéric Mauro indica que depois de Pernambuco, que possuía 90 engenhos; e da Bahia com 50; a capitania da Paraíba, em 1612, com 12 engenhos já conseguira superar Itamaracá que possuía 10. Ver: MAURO, Frédéric. **Portugal, o Brasil e o Atlântico** 1570-1670 v. 1. Editorial Estampa: Lisboa, 1997. p. 256.

divididos em 4 grandes agrupamentos. Sobre essa divisão, especificamente no que se refere ao caráter linguístico, Ruth Maria Fonini Monserrat indica que: “Quatro são os grupos maiores de línguas no Brasil, com distribuição geográfica extensa e com vários membros: Tupi, Macrô Jê, Aruak e Karib.”³⁶ Segundo Maria Regina Celestino de Almeida: “No século XVI, as populações pertencentes ao segmento tupi predominavam ao longo da costa brasileira e na bacia do Paraná-Paraguai. Estabeleceram contato mais estreito com os portugueses e foram mais bem conhecidos e descritos por eles”³⁷.

A distribuição espacial dos povos nativos no território durante o século XVI fez com que os povos da matriz tupi, grupos que ocupavam grande parte do litoral da costa norte-sul, fossem os primeiros dentre os quatro grandes grupos indígenas a travar contatos mais estreitos (fossem de alianças ou mesmo de conflitos) com os europeus que durante o primeiro século da conquista estabeleceram-se preferencialmente no litoral da costa norte-sul. Os relatos de Gabriel Soares de Sousa indicam que, no início da colonização portuguesa, o litoral ao norte da baía de Todos os Santos tinha seu território dividido a partir da predominância da ocupação de grupos pertencentes a três grandes segmentos populacionais que correspondiam a subgrupos pertencentes à matriz tupi, sendo eles: 1) os Tupinabá, que dominariam grande parte do litoral que se estende da baía de Todos os Santos à margem direita do rio São Francisco; 2) os Caeté, que Soares de Sousa indica que a época da conquista dominariam o litoral que se estendia da margem esquerda do São Francisco até a margem direita do Rio Paraíba e; 3) os Potiguara, cujos limites de ocupação no litoral à época do início da colonização se estenderiam ao norte da margem esquerda do rio Paraíba.

Ao descrever estes três grandes grupos, o cronista, mais do que destacar os conflitos e inimizades que os dividiam, ressalta suas similaridades, destacando costumes comuns entre eles, indicativos do pertencimento destas populações à mesma matriz cultural e etno-linguística, na medida em que, ao falar dos potiguara, destacava que: “Falam a língua dos tupinambás e caetés; têm os mesmos costumes e gentilidades”³⁸, já sobre os Caeté, dizia que: “Este gentio é da mesma cor baça, e tem a vida e costumes dos potiguares e a mesma língua, que é em tudo como a dos tupinambás”³⁹

³⁶ MONSERRAT, Ruth Maria Fonini. Línguas Indígenas no Brasil Contemporâneo. In: GRUPIONI, Luis Donisete Benzi. (org.). **Índios no Brasil**. Brasília: Ministério da Educação de do Desporto, 1994. p. 95.

³⁷ ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. **Os índios na história do Brasil**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010. p. 31.

³⁸ SOUSA, Gabriel Soares de. **Tratado Descritivo do Brasil em 1587**. Recife: FJN, Ed. Massangana, 2000. p. 17.

³⁹ *Ibid.*, p. 24.

As profundas similaridades linguísticas e culturais que assemelhavam os vários grupos em que se subdividiam as populações tupi, associadas à disposição da distribuição espacial destes povos no território (ocupando a maior parte das áreas em que se deram o estabelecimento das primeiras bases de ocupação portuguesas na América), favoreceram ao maior conhecimento e aprofundamento das relações dos portugueses com populações nativas pertencentes a esta matriz etno-linguística em detrimento das demais durante as primeiras décadas de ocupação portuguesa, ao ponto de as populações tupi terem se constituído como importantes referências na forma como os conquistadores europeus perceberam os diversos grupos e subgrupos em que se subdividiam os povos nativos do continente. De acordo com Almeida:

[...] a imensa diversidade de grupos étnicos reduziu-se, grosso modo, na descrição de cronistas e missionários, ao famoso binômio, tupi-tapuia. A palavra “tapuia” na língua tupi quer dizer “bárbaro” e foi utilizada por este grupo para designar todas as nações estrangeiras. A prática foi adotada também pelos portugueses, que usavam o termo para designar todos os grupos não tupis e apresentados a partir de características extremamente negativas: eram bárbaros e selvagens, ocupavam os sertões e falavam uma língua estranha e incompreensível. Foram também frequentemente chamados povos da língua travada.⁴⁰

A relação dos portugueses com grupos nativos, essencial para o estabelecimento e consolidação da conquista nos primeiros séculos, seja para o reconhecimento do território, pela busca de aliados diante de conflitos com grupos nativos hostis, ou ainda o seu emprego como força de trabalho em atividades diversas, se deu assim, no primeiro século da conquista, sobretudo, com grupos tupi; mas, se entre as populações tupi estiveram os principais aliados nesta primeira fase, entre eles estavam também os principais inimigos locais como foram os casos de grupos de índios caeté nas primeiras décadas de estabelecimento português no litoral de Pernambuco e de grupos potiguara que, no último quartel do século XVI, passaram a ameaçar a manutenção da capitania de Itamaracá e a gerar grandes danos no norte de Pernambuco⁴¹.

⁴⁰ ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. **Os índios na história do Brasil**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010. p. 32.

⁴¹ A referência às populações tupi e as grandes subdivisões destas populações conforme a indicação de cronistas (Tupinambá, Caeté, Potiguara, entre outras) não nos leva a entender que tais povos, para além de aspectos de caráter histórico-cultural, devam ser tomados como uma unidade, seja em sua totalidade, seja em suas grandes subdivisões. Diante disso, entendemos que, o processo de ocupação e avanço da dominação de núcleos europeus na América no século XVI em zonas nas quais, previamente, predominavam agrupamentos tupi, impôs a estas populações não somente uma brutal reconfiguração espacial de suas distribuições no território – resultantes de fugas para outras áreas e de deslocamentos em meio a espaços por eles anteriormente dominados que podiam se dar tanto em caráter voluntário (no caso de grupos que se aliaram a europeus que ocuparam seus antigos territórios e ao seu lado combateram outros grupos nativos) ou compulsórios, (no caso daqueles que foram escravizados ao longo do processo expansivo – mas também uma reconfiguração em termos de reagrupamento e divisão no seio de alguns grupos resultantes de

O acirramento dos conflitos envolvendo portugueses e grupos potiguara no final do século XVI, remonta à década de 1570 e tem por estopim o rapto de uma índia potiguara pelo morador de um engenho no rio Tracunhaém, na capitania de Itamaracá. Dos desentendimentos provocados pelo rapto da índia, filha de um principal potiguara da serra da Capaoba⁴², se deu a união entre os potiguara da serra, (anteriormente aliado aos portugueses) e grupos potiguara estabelecidos no litoral ao norte da ilha de Itamaracá que mantinham relações com franceses que vinham àquelas costas em busca de pau-brasil e outros produtos da terra. Motivados pelo rapto da índia e insuflados pelos franceses, os potiguara da serra, unidos aos do litoral, invadiram o engenho de Tracunhaém e massacraram todos os que nele se encontravam.⁴³ A este ataque seguiram-se outros que resultaram em mais de 600 mortes do lado português e fomentaram a fugas de colonos, o que passou a ameaçar a manutenção do domínio português sobre o dito território.

Em relato da década de 1580, posterior à conquista portuguesa do rio Paraíba, religiosos jesuítas relatavam a presença de franceses na região nos anos anteriores, sua aliança com os potiguara e a ameaça que passou a representar para as capitanias de Itamaracá e Pernambuco. Conforme os autores do “Sumário das Armadas”⁴⁴:

[...] de vinte a trinta náos francezas que todos os annos antes de ser nossa alli [rio Paraíba] carregavam fazendo suas feitorias sobre si cada nação, fazendo de um anno para o outro a carga cada um para suas náos, com cuja ajuda os negros Pitiguaes o maior em número e mais, como já disse, guerreiro gentio do Brasil; de vinte annos a esta parte corriam todas as fronteiras de Tamaracá, que só com trinta e dois moradores acorralados na Ilha piedosamente sustentavam a capitania, e na de Pernambuco já não moíam três engenhos, e em condição de pejarem outros, por tudo estes Pitiguaes irem assolando, por que mais facilmente pudessem acarretar e carregar o pão aos franceses, e de tal maneira se foram apercebendo e appellidando os francezes em sua ajuda, que se vieram a fortificar, a seu modo, no mesmo rio Parahyba, com os franceses, situando-se grande quantidade de aldêas dos índios pelo

posicionamentos divergentes diante das novas realidades, como, por exemplo, a opção pelo apoio a determinados grupos adventícios inimigos entre si (como portugueses e franceses) que ao longo do século XVI travaram fortes relações com populações locais e cujos antagonismos foram também explorados pelos nativos na defesa de seus interesses. Deixa-se claro, assim, que, os conflitos com os Caeté e os Potiguara se deram com grupos identificados como pertencentes a este segmentos que, mesmo que em determinados momentos possam ter sido numerosos nos embates contra os portugueses, não necessariamente correspondiam à totalidade destes grandes subgrupos das populações tupi.

⁴² Serra da Capaoba é a denominação atribuída no período a um trecho do planalto da Borborema que, *grosso modo*, corresponde a uma porção do planalto situada nos atuais limites do estado da Paraíba.

⁴³ Sobre o massacre de Tracunhaém ver: “*Do princípio da rebelião e guerras do gentio da Paraíba*” In: SALVADOR, Frei Vicente do. **História do Brasil**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2010. p. 236-237.

⁴⁴ “Sumário das Armadas” é a denominação pela qual ficou conhecido o relato da conquista do rio Paraíba escrito no final da década de 1580 por padres jesuítas que estiveram na Paraíba no período. Destaca-se que, na sequência, todos os dados referentes à esta conquista que não se encontrarem devidamente referenciados em nota, foram retirados desta fonte, cuja indicação constará em algumas notas que a esta se seguem. Sobre este documento ver: BATISTA: Adriel Fontenele. **O sumário das Armadas: guerra, missões e estratégias discursivas na conquista do rio Paraíba**. Natal: EDUFRRN, 2013.

rio acima, de uma e de outra parte, por ser a mais fértil cousa de todo o Brasil, e como ficaram a dez, doze leguas da nossa fronteira, corriam-n'os seguros todos os dias, cevados nos saltos que nos davam; com que a capitania de Pernambuco e Tamaracá andavam tão inquietas e trabalhadas, que não se ousavam valer dos engenhos fronteiros, nem faziam pão-brasil.⁴⁵

Foi assim, visando a proteção das conquistas situadas ao sul e a expansão de seus limites para o norte, que se deram, na década de 1570, as primeiras tentativas de conquista do rio Paraíba. Das duas primeiras tentativas, organizadas por ordens passadas pelo rei D. Sebastião ao governador-geral, D. Luis de Brito de Almeida, a primeira ocorreu em 1574 na sequência do massacre de Tracunhaém. Delegado o comando a Fernão da Silva, ouvidor-geral e provedor-mor da fazenda do Estado do Brasil e com tropas formadas por índios, gente a pé e a cavalo da capitania de Pernambuco, esta primeira expedição foi derrotada pelos potiguara. Após a derrota, o governador-geral, D. Luis de Brito de Almeida, organizou no ano seguinte uma nova expedição para a qual preparou uma: “[...] armada de doze velas, com toda a gente que pôde ajuntar, levando toda a nobreza da cidade [de Salvador], officiaes da justiça e fazenda, com todos os petrechos e mantimentos necessários”⁴⁶. Devido a problemas relativos à navegação, essa expedição, organizada e financiada pela Fazenda Real e por importantes membros da elite de Salvador, nem mesmo conseguiu chegar ao Paraíba. Após alguns dias navegando com “tempos contrários”, retornaram à Bahia com:

[...] todos os homens com as suas matalotagens gastadas, e gastados muito cabedal que da fazenda de el-rei nosso senhor se meteu na armada, que se afirma que se foi de muitos mil cruzados, desfeita em ar, sem mais lembranças do Parahyba, o que não causou pouca admiração pelo geral conhecimento que em toda a parte se tinha da importância d'esta empreza, e mais pelos fructos que d'ella se esperava, como das outras, e muitos bens que, povoada, se logo seguiam a de Pernambuco e Tamaracá⁴⁷

Conforme o relato, a segunda expedição – que contava com uma forte participação da elite de Salvador – não logrou chegar ao rio Paraíba. Fracassava assim, não somente o objetivo de expulsar os franceses da região e incorporar as terras do dito rio às possessões portuguesas e seu aproveitamento na expansão do cultivo de cana, mas, também, o de incorporação do rio Paraíba sob uma maior influência da elite de Salvador, a quem certamente caberia boa parte das terras do rio no caso de a dita expedição ter tido sorte contrária. Foi na década de 1580, já no período filipino, que se efetivou a incorporação do

⁴⁵ “SUMÁRIO das Armadas que se fizeram e Guerras que se deram na conquista do Rio Parahiba [...]” **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro, v. 36, n. 1, p. 05-89, 1873. p.12.

⁴⁶ *Ibid.*, p. 15.

⁴⁷ *Ibid.*, p. 16.

Paraíba por meio de ações que tiveram a capitania de Pernambuco como importante base de organização e promoção.

Após os fracassos das duas tentativas precedentes, iniciaram-se as ações de Frutuoso Barbosa que, em 1579, recebeu do rei D. Henrique o direito de armar uma frota para a conquista o rio Paraíba. Negociante português, Frutuoso conhecia a região, pois, antes da eclosão dos conflitos, travara relações com os potiguara do rio Paraíba, com os quais negociara pau-brasil. Após uma tentativa frustrada, Frutuoso organizou uma outra expedição no início da década de 1580 que:

[...] chegando ao porto de Pernambuco, se concertou com os da villa de Olinda (que é a cabeça da capitania de Pernambuco) como pôde, que não desejava outra cousa, ordenando-se com o licenciado Simão Rodrigues Cardoso, capitão e ouvidor de Pernambuco, fosse por terra com a gente d'elle e elle com a gente que trazia e outra muita da mesma capitania, que por serviço d'el-rei se lhe ajuntou por mar, chegando a barra do Parahyba com a armada que trouxe e alguns caravelões d'estas duas capitanias Tamaracá e Pernambuco entraram pelo rio acima por terem aviso, que sitiou oito nãos francezas, que lá estavam.⁴⁸

Após chegarem ao Paraíba, as forças comandadas por Frutuoso (reforçadas pelo contingente arregimentado em Pernambuco e Itamaracá) atacaram as naus francesas que encontravam-se no rio. Diante da vitória obtida, parte das forças desceu à terra e foi atacada por índios do que resultou na morte de muitos homens e impôs o retorno a Pernambuco.

Em 1584 Manuel Telles Barreto, o primeiro governador-geral nomeado por Felipe I de Portugal, enviou uma armada castelhana sob o comando de Diogo Flores de Valdez com o objetivo de efetivar a conquista. Após aportar em Pernambuco, onde se organizaram forças locais que partiram por terra, das quais Frutuoso Barbosa fez parte, a armada dirigiu-se ao Paraíba, onde, unida ao contingente que seguiu por terra, combateu franceses e índios, e lograram estabelecer a primeira base portuguesa na região, o forte de São Filipe e São Tiago cuja construção iniciou-se em maio de 1584.

O estabelecimento do forte não garantia, contudo, a segurança da conquista. A ameaça dos ataques que os potiguara e franceses passaram a fazer ao núcleo; os problemas para o seu abastecimento; e os conflitos entre Francisco Castejon (militar castelhano que chefiava a guarnição do forte, composta em grande parte por castelhanos) e Frutuoso Barbosa (capitão entre os portugueses), faziam instável sua manutenção. Diante dos problemas apontados, o ouvidor geral do Estado do Brasil, Martim Leitão, que estava em Pernambuco,

⁴⁸ “SUMÁRIO das Armadas que se fizeram e Guerras que se deram na conquista do Rio Parahiba [...]” **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro, v. 36, n. 1, p. 05-89, 1873. p. 18.

organizou uma força sob seu comando para reforço e socorro ao núcleo fortificado no rio Paraíba.

Estas forças tiveram entre seus capitães figuras de destaque da elite açucareira de Pernambuco como João Pais Barreto⁴⁹ e Pero Cardigo⁵⁰. Após o percurso por terra ao longo do qual as tropas guerrearão, mataram e cativaram grupos de índios potiguara, Martim Leitão reforçou a guarnição com os socorros que levou, mas poucos meses após o seu retorno a Pernambuco, o forte no rio Paraíba foi abandonado e destruído em junho de 1585 sob a ordem de seu comandante, o castelhano Felipe Castejon, que, junto com suas tropas, bateu em retirada para Pernambuco.

Poucos meses após o abandono e destruição do forte, o ouvidor geral Martim Leitão organizou em Pernambuco novas forças que partiram rumo ao Paraíba sob o comando de João Tavares, escrivão da câmara e juiz dos órfãos de Olinda. Foi na retomada do rio Paraíba por estas tropas que os portugueses obtiveram uma conquista decisiva: a celebração de paz com o grupo de índios ditos tabajara chefiados pelo principal Piragibe (Braço de Peixe em tupi) estabelecidos àquela época no rio Paraíba. Assim como os potiguara, os tabajara era um grupo tupi.

As referências a aliança entre portugueses e grupos indígenas com esta denominação remontariam aos primeiros anos da colonização. Alguns anos após a sua chegada a Pernambuco – para onde veio na década de 1530 em companhia de seu cunhado, o donatário Duarte Coelho Pereira – Jerônimo de Albuquerque foi capturado em meio a um conflito por índios denominados como tabajara. Acerca de sua sorte neste episódio, sabe-se que Jerônimo de Albuquerque: “[...] aprisionados pelos indígenas, devera sua vida ao amor da filha do tuixaua Uiraubi, Arcoverde”.⁵¹

A aliança entre portugueses e este grupo foi selada com a união entre Jerônimo de Albuquerque e a índia Tabira, filha do principal Uiraubi, que, batizada, recebeu o nome de Maria do Espírito Santo Arco Verde. Desta união nasceu, entre outros, Jerônimo de

⁴⁹ Capitão do Cabo [de Santo Agostinho], João Pais Barreto foi uma das figuras de maior destaque entre os membros da elite açucareira de Pernambuco do período *ante-bellum*. Sobre João de Paes Barreto ver: MELLO, Evaldo Cabral de. **O Nome e o Sangue**: uma fraude genealógica no Pernambuco Colonial. São Paulo: Cia das Letras, 1989.

⁵⁰ Pero Cardigo seria natural do Sardoal (Guarda, Beira Alta) e foi Capitão de Milícias em Olinda. Exerceu o posto de Tesoureiro dos Defuntos e Ausentes em Pernambuco. Em 1593, era proprietário do Engenho São Tomé na região da Várzea do Capibaribe e também “Possuía então dois outros engenhos na Várzea e em Jaboatão”. Estes elementos indicam o destaque de Pero Cardigo na sociedade de Pernambuco do final do século XVI. Ver: MELLO, Evaldo Cabral de. **O Bagaço da Cana**. Ed. Penguin & Companhia das Letras. 1ª edição. São Paulo, 2012. p. 70.

⁵¹ CASCUDO, Luís da Câmara. **A casa de Cunhaú**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2008. p. 43.

Albuquerque, que viria a distinguir-se do pai homônimo pelo o epíteto de “o Maranhão” em razão de seus feitos na conquista do Maranhão aos franceses.

Acerca de índios “tabajara”, Gabriel Soares de Sousa, não faz descrição sobre sua história, costumes ou características, como faz, por exemplo, para uma série de grupos que identifica como tupi. A única referência que faz a índios “tabajara” corresponde à menção a um grupo (provavelmente aquele liderado pelo principal Piragibe) que, no final do século XVI – quando escreveu o seu tratado – fazia vizinhança com os potiguara pelo sertão; e que os potiguara juntavam-se a tapuias em encontros contra os tabajara, o que indica a inimizade entre os grupos identificados como tabajara e potiguara. A inimizade destacada, e o significado do termo “tabajara” nos leva a atentar para aspectos ressaltados por Maria Regina Celestino de Almeida sobre as denominações atribuídas pelos cronistas aos povos nativos. Segundo a autora:

A designação dos grupos étnicos é bastante problemática e controvertida, sobretudo se levarmos em conta as dificuldades dos portugueses em identificar e compreender os vocabulários indígenas. Varnhagen já alertava para o problema, destacando que aparecem nos documentos antigos os mesmo povos apelidados por nomes muito diferentes. Refletindo sobre as denominações e seus significados usados pelos tupis para designar a si próprios e aos demais, o autor questiona as divisões étnicas estabelecidas pelos cronistas, revelando que muitas nações passaram a ser assim consideradas a partir de apelidos que lhes eram dados por seus vizinhos, muitas vezes do mesmo grupo.⁵²

Sobre a denominação “tabajara”, cabe tecer algumas considerações. Quase todas as fontes com referências aos povos nativos escritas nos século XVI e XVII o foram por europeus ou colonos de origem europeia. A origem de grande parte das informações nelas contidas (como nomes atribuídos às populações nativas) não se davam, portanto, de forma direta. Não raro, muitas das informações transmitidas nestas fontes sobre alguns grupos indígenas se davam por intermédio de outros grupos nativos, o que faz com que as informações nelas contidas estejam carregadas de um olhar e descrição do “outro” muitas vezes permeado por um “filtro duplo” em que, o olhar do europeu sobre “o outro” indígena, não raro sobrepunha o olhar de “um outro” indígena (do qual provinham as informações) acerca de um grupo distinto, não raro, inimigo.

A natureza das fontes impõe, assim, a necessidade de um olhar ainda mais crítico ao serem lidas e interpretadas; um exemplo claro desse aspecto é o já mencionado olhar dos europeus sobre os povos não tupi que, de forma genérica, passaram a ser largamente

⁵² ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. **Os índios na história do Brasil**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010. p. 34.

denominados pelos europeus, tal como os grupos tupi os chamavam: “Tapuia”, ou seja, “Bárbaro”.⁵³

A problemática referente às denominações atribuídas a alguns grupos indígenas é exemplificada por Almeida com o caso dos tabajara. Conforme a autora, a identidade “tabajara” enquanto grupo distinto seria provavelmente posterior ao contado com os europeus, tendo no caso de Pernambuco, sido forjada a partir das relações de alianças estabelecidas com portugueses no início da conquista.

Segundo Almeida: “Em Pernambuco [...] os portugueses aliaram-se a grupos por eles chamados tabajara, termo usado em tupi para designar os inimigos da mesma origem ou inimigo-cunhados que podiam ser aprisionados na guerra”⁵⁴. Baseada na etimologia do termo, Almeida sugere que o termo “tabajara”, como denominação com caráter étnico, passando a denominar um grupo (ou grupos) específico(s) possa ter surgido após o contato com os portugueses nas primeiras décadas do século XVI e que: “Estudos recentes têm demonstrado que essas recriações identitárias podiam servir também aos interesses dos índios, que souberam adotá-las e utilizá-las a seu favor.”⁵⁵

Ao termo “tabajara”, adotado para identificação de grupos sabidamente tupi, não corresponderia, portanto, uma identidade de grupo com histórias comuns e específicas no período que precedeu a ocupação européia do território americano. Trataria-se, assim, de denominação que ganha caráter de identificação grupal em meio às divisões provocadas no seio de grupos indígenas tupi ao longo do processo de conquista portuguesa e das mudanças dela advindas, de forma que os grupos que passaram a ser denominados e/ou a denominar-se como “tabajara”, ou seja “inimigos da mesma origem ou inimigo-cunhados” seriam grupos que, sobretudo nos primeiros anos da conquista na região de Pernambuco, teriam se associado ao portugueses contra outros grupos tupi.

Este entendimento justificaria não somente a especificação de Soares de Sousa acerca da distribuição dos povos tupi nas costas ao norte do São Francisco que segundo ele, à época anterior à colonização, teria no rio Paraíba o marco de divisão entre os denominados potiguara e caeté (sem menção aos denominados tabajara) bem como seu “silêncio” acerca dos costumes e características específicos de grupos ditos tabajara, que conforme vimos, desempenharam um papel importante na consolidação da ocupação portuguesa nos primeiros

⁵³ Acerca da dualidade “Tupi” “Tapuia” na historiográfica ver: MONTEIRO, John M. **Tupis, Tapuias e Historiadores**: Estudos de História Indígena e do Indigenismo. 2001, Tese (Livre Docência em Etnologia). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade de Campinas, Campinas, 2001.

⁵⁴ ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. **Os índios na história do Brasil**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010. p. 34.

⁵⁵ *Ibid.*, p. 35.

anos da conquista. Supomos, assim, que o grupo liderado pelo principal Uiraubi, pai da índia Tabira, provavelmente se tratasse de um grupo que, pela aliança estabelecida com os portugueses, teria passado a ser denominado como “tabajara” por outros grupos de sua nação, denominação que com o tempo passou a ser também adotada como auto-identificação de alguns grupos.

A aliança com grupos ditos tabajara foi, portanto, uma importante base para o sucesso da conquista portuguesa de Pernambuco, mas as relações com alguns destes grupos foi, contudo, abalada.

No final da década de 1570, organizou-se uma expedição sob o comando do provedor da fazenda de Pernambuco, Francisco Caldas, e de Gaspar Dias de Ataíde para a captura de índios na região do rio São Francisco. Destas ações, participaram um grupo dito tabajara liderados pelo já mencionado principal Piragibe. Após a captura de cerca de sete mil índios com o auxílio deste grupo de tabajara, os líderes da expedição tentaram escravizar também o grupo de Piragibe que, em resistência, libertou os índios apresados, massacrou os portugueses e temendo represália, fugiu para o rio Paraíba onde aliou-se momentaneamente aos potiguara que, poucos anos antes, haviam dado início ao levante em Itamaracá⁵⁶.

O restabelecimento das pazes no Paraíba com o grupo de Piragibe representava para os portugueses a retomada de uma importante aliança e a arregimentação de forças que contribuíram de forma decisiva no combate aos potiguara aliados a franceses que, foram gradativamente sendo empurrados ao norte e passaram a ter no rio Potengi (chamado à época “Rio Grande”) sua principal base. A insegurança que representava a permanência de franceses no Rio Grande justificava assim a sua conquista. As ações para esta conquista, organizadas especialmente por forças arregimentadas na Paraíba e em Pernambuco, iniciaram-se no final da década de 1590 a partir de ordens régias passadas a autoridades da colônia. Segundo Frei Vicente do Salvador:

Informado Sua Majestade das cousas da Paraíba e que todo o dano lhe vinha do Rio Grande, onde os franceses iam comerciar com os potiguares, e dali, saíam também a roubar os navios que iam e vinham de Portugal, tomando-lhes não só as fazendas, mas as pessoas, e vendendo-as aos gentios, para que as comessem, querendo atalhar a tão grandes males, escreveu a Manuel Mascarenhas Homem, capitão-mor em Pernambuco, encomendando-lhe muito que logo fosse lá fazer uma fortaleza, e povoação, o que tudo fizesse com conselho e ajuda de Feliciano Coelho [capitão-mor da Paraíba], a quem também escreveu, e ao governador geral d. Francisco de

⁵⁶ Sobre as ações no rio São Francisco das quais resultaram o rompimento entre o grupo tabajara chefiado por Piragibe e os portugueses, ver o Capítulo XX do Livro Terceiro da “História do Brasil” de Frei Vicente do Salvador: “*Das entradas que neste tempo se fizeram pelo sertão*” In: SALVADOR, Frei Vicente do. **História do Brasil**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2010. p. 230-232.

Souza, que para isto lhe desse provisões e poderes necessários para gastar da sua real fazenda[...]⁵⁷

Em cumprimento à ordem régia, organizou-se em 1597 uma expedição para a conquista do Rio Grande. Conforme Frei Vicente, o governador-geral enviou de Salvador para a Paraíba seis navios e cinco caravelões, armada que teria como comandantes de algumas das embarcações figuras de destaque da elite de Pernambuco, como Francisco de Barros Rego e João de Pais Barreto⁵⁸. De Pernambuco, o capitão-mor, Manuel Mascarenhas, enviou à Paraíba três companhias de homens em pé e uma de homens a cavalo; entre os capitães de duas das companhias de homens em pé estavam os irmãos Jerônimo de Albuquerque e Jorge de Albuquerque, filhos do já mencionado Jerônimo de Albuquerque. Na Paraíba, às quatro companhias enviadas de Pernambuco, o capitão-mor Feliciano Coelho agregou uma, totalizando, assim, 178 homens em pé e a cavalo. A maior parte das forças foi composta, contudo, por indígenas. Delas fizeram parte 90 índios de Pernambuco e 730 índios da Paraíba, estes comandados por seus principais, os índios: Braço de Peixe, Assento de Pássaro, Pedra Verde, Mangue, e Cardo Grande⁵⁹.

Acerca dos índios da Paraíba que, correspondiam à maior parte das forças, é de se supor que, se não todos, grande parte seria de índios ditos tabajara. Pois entre as cinco lideranças indicadas, as duas primeiras – Braço de Peixe (Piragibe) e Assento de Pássaro – são identificadas na obra de Frei Vicente como tabajara. Sobre os demais líderes (Pedra Verde, Mangue, e Cardo Grande) não há referência quanto a que grupo pertenciam, mas, caso não fossem lideranças tabajaras associados aos outros dois principais, tratariam-se de líderes de menor prestígio, pois a menção feita aos três entre as lideranças indígenas da Paraíba se dava após a indicação de Braço de Peixe e Assento de Pássaro, o que indica a maior importância dos dois, que se traduziria, sobretudo, na maior quantidade de gente sob seu comando.

Além deste aspecto há que se destacar a motivação entre os tabajaras da Paraíba em guerrearem contra os potiguara. Apesar de uma breve aliança com os potiguara após estabelecerem-se no rio Paraíba, os tabajara de Piragibe e Assento de Pássaro, ao retomarem a aliança com os portugueses, fizeram-se inimigos dos potiguara, o que justificaria a menção de Gabriel Soares de Sousa no final da década de 1580, de que os potiguara aliavam-se aos

⁵⁷ SALVADOR, Frei Vicente do. **História do Brasil**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2010. p. 351.

⁵⁸ João de Pais Barreto é o mesmo que foi capitão de companhia em uma das ações de conquista do Paraíba já, Francisco de Barros Rego, em 1593 era proprietário do engenho São Francisco, no rio Capibaribe. Em Olinda Barros Rego foi juiz ordinário da câmara e escrivão da Santa Casa de Misericórdia, elementos que, associados, indicam seu destaque entre a elite de Pernambuco. Ver: MELLO, Evaldo Cabral de. **O Bagaço da Cana**. Ed. Penguin & Companhia das Letras. 1ª edição. São Paulo, 2012. p. 60-61.

⁵⁹ SALVADOR, *op.cit.*, p. 351-352.

tapuias contra os tabajara. Conforme Florestan Fernandes, seria desta inimizade que o grupo de Piragibe teria recebido dos potiguara a alcunha de tabajara (= inimigo)⁶⁰ e a inimizade corresponderia a um forte motivador à participação dos ditos tabajara na expansão da guerra contra os potiguara rumo ao Rio Grande⁶¹.

A marcha por terra para o Rio Grande iniciou-se a 17 de dezembro 1597, mas foi logo interrompida por uma epidemia de bexigas que atacou, sobretudo, os índios aliados e os brancos naturais da terra que compunham as forças, o que obrigou os capitães das companhias a retornarem com suas respectivas tropas⁶². O único capitão de tropa a seguir foi Jerônimo de Albuquerque que partiu ao Rio Grande por mar, juntando-se ao capitão-mor de Pernambuco, Manuel Mascarenhas Homem. Chegando ao Rio Grande, estas forças iniciaram à construção da fortificação e, até a sua conclusão, foram alvo de constantes investidas por parte dos potiguara e seus aliados franceses.

A 24 de junho de 1598, já concluído o forte, o capitão-mor de Pernambuco, Manuel Mascarenhas Homem, investiu Jerônimo de Albuquerque como capitão da fortificação do Rio Grande, antes de retornar a Pernambuco. A conclusão do forte, contudo, não era sinal de efetivação da conquista. Como na Paraíba que, mais do que no estabelecimento de um núcleo fortificado, teve como marco de efetivação da conquista a

⁶⁰ Florestan Fernandes diz que a denominação “Tabajara” atribuída ao grupo de Piragibe, teria origem em suas inimizades com os potiguara, pois: “Os índios que se localizaram nas proximidades do forte [fortificação portuguesa no rio Paraíba] separaram-se dos demais e passaram a denominar-se como Tupinambá. Tais índios eram antigos aliados dos portugueses, sendo chamados Tabajara pelos Potiguar. O seu principal cacique foi Piragiba, o Braço de Peixe; na liderança era secundado por um seu parente, também chefe de grupo local, o Assento de Pássaro.” FERNANDES, Florestan. **A Organização Social dos Tupinambá**. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1963. p. 48.

⁶¹ Sobre a função social da guerra entre os grupos pertencentes à matriz tupi ver: FERNANDES, Florestan. **A Função Social da Guerra na Sociedade Tupinambá**. São Paulo: Globo, 2006.

⁶² Bexiga corresponde a uma denominação popularmente atribuídas a algumas doenças que se assemelham em seus sintomas mais característicos pela apresentação de manchas ou pústulas na pele (as “bexigas”) de onde lhe advém o nome popular. Segundo Luiz Felipe de Alencastro, estas doenças corresponderiam: “[...] a varicela, a rubéola e, sobretudo, a varíola. Banal nos dias de hoje, a varicela se manifestava com grande virulência, em especial entre as crianças indígenas, levando os tupis a lhes darem um nome cujo efeito assustador se perdeu na desmemória da língua brasileira: ‘fogo que salta’ *catapora*.” ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul - Séculos XVI e XVII**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. p.129. Alencastro destaca que o processo de expansão, conquista e colonização de várias partes do mundo desenvolvido por povos europeus na época moderna, para além de um processo de formação e conexão de mercados proporcionou uma “*unificação microbiana do mundo*” caracterizada pela difusão de doenças que, se anteriormente circunscritas a regiões restritas, difundiram-se, por meio dos contatos proporcionados pela expansão ultramarina, para outras regiões como foi o caso da varíola, doença originária do velho mundo, que foi trazida e se difundiu na América ao largo das conexões decorrentes do estabelecimento europeu no Novo Mundo, o que fazia com que certas doenças, no contexto de contato recente, se apresentassem mais mortíferas para determinados segmentos populacionais. Na análise que desenvolve, Alencastro indica que o ciclo de epidemias de varíola que atacou os portos brasileiros entre 1597 e 1616 (no qual se insere a epidemia que afetou as forças mobilizadas para a conquista do Rio Grande), seria originária de surtos que se davam naquele período em Portugal, o que justifica em parte o fato de este surto ter afetado especialmente os índios e brancos nascidos na colônia, mais suscetíveis que os brancos recém-chegados ao contágio e agravamento da doença.

celebração da aliança com os tabajara de Piragibe – garantindo a estabilidade do núcleo pelo fornecimento de força de trabalho às lavouras e de soldados para os combates – a efetivação da conquista do Rio Grande dependia, se não da derrota dos inimigos, da celebração de paz com os potiguara, o que ocorreu em 1599.

A paz com os potiguara foi celebrada a partir de uma ação proposta por Jerônimo de Albuquerque em acordo com o padre jesuíta Gaspar de Samperes, que decidiram libertar “Ilha Grande” (chefe potiguara preso pelos portugueses) e ordenar-lhe que fosse às aldeias potiguara e propusesse aos seus líderes a celebração de paz, que teria na catequização dos potiguara a condição para que estes não fossem escravizados.

Diante do enfraquecimento dos franceses – que, com a ocupação portuguesa do Rio Grande passaram a enfrentar empecilhos na navegação e no trato desenvolvido na região – as lideranças potiguara inimigas, privadas do contato com seus aliados, decidiram pela aceitação da proposta portuguesa. As pazes com estes grupos potiguara foram assim celebradas:

[...] na Paraíba aos 11 dias do mês de junho de 1599, estando presentes o governador da Paraíba, Feliciano Coelho de Carvalho, com os oficiais da Câmara, e o dito Manuel Mascarenhas Homem com Alexandre de Moura, que lhe havia suceder na capitania-mor de Pernambuco, o ouvidor-geral Braz de Almeida, e outras pessoas.⁶³

Assim como na aliança com os tabajara de Piragibe para a Paraíba, a celebração de paz com os potiguara, além da expulsão dos franceses e da efetividade da conquista do Rio Grande, garantiu também a incorporação de um importante contingente de índios aliados, aspecto de grande relevância no contexto de expansão então vivenciado.

A análise dos conflitos envolvendo os tabajara e potiguara nas últimas décadas do século XVI dá conta de que estes grupos indígenas agiram ativamente na defesa de seus interesses dentro da margem de ação que lhes era dada em um contexto de forte ampliação do cativeiro indígena e de expansão portuguesa sobre os territórios por eles ocupados. Mesmo que incorporados à ordem colonial dentro de uma condição subalterna, os grupos indígenas aliados aos portugueses neste contexto, não o foram assim de forma passiva.

Após resistências, guerras e negociações, os tabajara e os potiguara estabelecidos na costa norte-sul, visando a defesa de suas liberdades, aliaram-se às forças portuguesas que se expandiam sob seus territórios. Acerca das alianças com estes grupos, deve-se destacar também que, para além da garantia das conquistas ao norte de Pernambuco e do incremento

⁶³ SALVADOR, Frei Vicente do. **História do Brasil**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2010. p. 360.

de forças de combate, os tabajara e os potiguara da costa norte-sul que se aliaram aos portugueses, desempenharam também um importante papel no processo de expansão para a costa leste-oeste desenvolvido a partir de bases sociais organizadas (e parcialmente estabelecidas) no Nordeste Açucareiro nas duas primeiras décadas do século XVII que se deu na imediata sequência da conquista do Rio Grande.

2.1.2 Do Rio Grande ao Maranhão: a conquista da costa leste-oeste a partir do Nordeste Açucareiro

O processo de expansão e efetiva conquista da costa leste-oeste se desenvolveu ao longo das duas primeiras décadas do século XVII em um conjunto de ações que – tendo partindo da região do Nordeste Açucareiro e zonas a ela vinculadas (como o recém conquistado Rio Grande) – integrou a região aos domínios portugueses. O avanço português sobre a região se processou ao longo de ações que se deram em três momentos, sendo eles: as expedições de Pero Coelho de Sousa entre 1603-1605; a tentativa de missão dos padres jesuítas Francisco Pinto e Luis Figueira entre 1607-1608; e o conjunto de ações desenvolvidas na década de 1610 a que denominamos como “Jornada do Maranhão”.

Foi por meio destas últimas ações que se deu a efetiva incorporação de territórios da costa leste-oeste aos domínios portugueses, mediante a expulsão de franceses e europeus de outras nacionalidades que haviam estabelecido bases de ocupação em algumas áreas da região (como o Maranhão e a bacia amazônica) e a constituição de bases efetivas de ocupação portuguesa na região, como foram os casos dos núcleos de São Luis no Maranhão e Belém na bacia amazônica.

Diferente das expedições do século XVI (financiadas e formadas a partir de recursos e pessoas que partiram do reino), o processo de expansão portuguesa sobre territórios da costa leste-oeste desenvolvido em princípios do século XVII se deu, em grande medida, pela agência e financiamento de sujeitos estabelecidos na colônia cujas bases de ação na América portuguesa encontravam-se especialmente concentradas na faixa litorânea que correspondia à região do Nordeste Açucareiro e das recém conquistadas capitanias da Paraíba e Rio Grande.

O processo de expansão que resultou na efetiva integração de territórios da porção oriental da costa leste-oeste aos domínios portugueses pode, assim, ser percebido como um prolongamento do processo prévio que resultou nas conquistas da Paraíba e do Rio Grande, não somente por se-lhes ter configurado como uma imediata sequência no tempo e no espaço,

mas, sobretudo, por ter sido promovido pela agencia de sujeitos que, direta ou indiretamente, estiveram envolvidos na conquista e governo das ditas capitanias.

2.1.2.1 As primeiras tentativas: Pero Coelho de Sousa e os padres Jesuítas

As primeiras ações de expansão portuguesa para a costa leste-oeste no século XVII se deram sob o comando de Pero Coelho de Sousa entre os anos de 1603 e 1605. A despeito de não ter sido possível identificar a participação de Pero Coelho na conquista da Paraíba, onde estava estabelecido no início do século XVII, este colono açoriano era vinculado a figuras importantes que atuaram neste processo. Casado com Maria Tomásia Cardiga, Pero Coelho era genro do já mencionado Pero Cardigo, que foi capitão em uma das companhias das forças comandadas pelo ouvidor geral Martim Leitão no processo de conquista da Paraíba. Por meio de sua esposa, Pero Coelho também vinculava-se a Frutuoso Barbosa, outra importante figura neste processo, pois Frutuoso Barbosa, casou-se em Pernambuco com Felipa Cardiga, outra filha de Pero Cardigo. Evidencia-se, assim, os laços que ligavam Pero Coelho a figuras importantes no processo de conquista da Paraíba bem como à elite açucareira de Pernambuco.

É nos laços mantidos entre Pero Coelho e Frutuoso Barbosa, que Frei Vicente do Salvador indicava as motivações que levaram Pero Coelho a organizar uma expedição para a conquista de territórios na costa leste-oeste, como a serra da Ibiapaba e o elemento que conferiria destaque à dita serra. Segundo o frade franciscano:

Querendo Pero Coelho de Souza ver se podia recuperar a perda em parte, que com seu cunhado Frutuoso Barbosa recebera na Paraíba, e entendendo que, pois el-rei lha tomara por eles não poderem conquistá-la, podia correr com a conquista de outros rios, e terras adiante, especialmente da serra de Boapaba [Ibiapaba], que era mais povoada de gentio, pediu licença ao governador geral Diogo Botelho⁶⁴

Com autorização do governador-geral passada por regimento de 21 de janeiro de 1603 e após a organização de barcos com mantimentos e munições⁶⁵, as tropas de Pero Coelho, que segundo Diogo de Campos Moreno seriam de: “[...] oitenta homens brancos e quase oitocentos índios de guerra”⁶⁶ deram início à expedição partindo por terra da Paraíba em

⁶⁴ SALVADOR, Frei Vicente do. **História do Brasil**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2010. p. 373.

⁶⁵ Sobre os barcos desta expedição, Frei Vicente do Salvador indica que seriam “03 barcos”, já Diogo de Campos Moreno, na Jornada do Maranhão, menciona que seriam “02 caravelões”.

⁶⁶ MORENO, Diogo de Campos. **Jornada do Maranhão por ordem de Sua Majestade feita no ano de 1614**. São Paulo: Siciliano, 2001. p. 28.

julho de 1603 com destino ao rio Jaguaribe, na costa leste-oeste, onde as forças enviadas por mar e as tropas que marcharam por terra se reuniram para dar sequência à empreitada. O direcionamento ao rio Jaguaribe, era condição expressa no regimento, e reforça a vinculação entre as conquistas da Paraíba e do Rio Grande e a expansão para a costa leste-oeste que, em parte, foi também motivada pela ação de “estrangeiros” na região, pois ordenava-se no regimento que se impedisse:

[...] o commercio de estrangeiros, que, contra pazes capituladas e fóra da obediência a seu rei, vem a portos deste estado e, como, por experiência, se tem visto depois do Rio Grande fortificado irem a Jaguaribe, donde se sabe haverem levado amostras de ouro a suas terras, ordenei, [...] que se descobrisse por terra o porto de Jaguaribe e se tolhesse o comercio dos estrangeiros.⁶⁷

Entre os membros da expedição, destacava-se Manuel de Miranda⁶⁸, Martim Soares Moreno⁶⁹, Pedro Cangatã e Tuim Mirim os dois últimos identificados por frei Vicente do Salvador como “línguas”, sendo o último identificado como francês, o que nos leva a deduzir que se tratasse de um aliado dos potiguara que permaneceu na colônia e que fora agregado às forças portuguesas, entre outras razões, pelo seu conhecimentos lingüísticos, estratégicos no processo de expansão das conquistas, pois a busca por alianças com alguns grupos nativos era elemento essencial para a garantia do estabelecimento e segurança das novas conquistas⁷⁰.

Dentre os índios que integraram expedição que partiu da Paraíba, Frei Vicente refere-se a: “[...] duzentos índios flecheiros, de que eram os principais Mandiopuba, Batatã, Caragatim, tobajares, e Garaquinguirá, potiguar”⁷¹. Percebe-se assim que, além da expressiva

⁶⁷ Regimento que há de seguir o capitão-mor Pero Coelho de Souza na jornada e empreza, que por serviço de sua Majestade vae fazer. [21/01/1603]. In: **Revista do Instituto do Ceará**. v. 34, Fortaleza, 1920. p. 231.

⁶⁸ Conforme o regimento, sabemos que Manuel de Miranda, era o “língua-mor” da expedição (principal interprete de língua indígena) Ver: Regimento que há de seguir o capitão-mor Pero Coelho de Souza na jornada e empreza, que por serviço de sua Majestade vae fazer. [21/01/1603] In: **Revista do Instituto do Ceará**. v. 34, Fortaleza, 1920. p. 232.

⁶⁹ Martim Soares Moreno participou da expedição de Pero Coelho cerca de um ano após chegar à colônia. É a partir de sua experiência nesta expedição que adquiriu conhecimentos na língua tupi e travou amizade com lideranças indígenas da costa leste-oeste, o que viria a se mostrar essencial para o sucesso de suas ações na região nas décadas seguintes. Sobre Martim Soares Moreno ver: MORENO, Diogo de Campos. **Relação do Ceará**. In: POMPEU SOBRINHO, Thomas; CÂMARA, José Aurélio; GIRÃO, Raimundo. **Três documentos do Ceará colonial**. Coleção História e Cultura: Fortaleza, 1967. p. 180-187.

⁷⁰ Diogo de Campos Moreno indica que na expedição de Pero Coelho participara: “um grande piloto da costa francês, chamado Otui-miri, sem o qual não faria nada.” MORENO, Diogo de Campos. **Jornada do Maranhão por ordem de Sua Majestade feita no ano de 1614**. São Paulo: Siciliano, 2001. p. 28. A indicação de que “Tuim Mirim” seria um “piloto da costa”, reforça o entendimento de que se trataria de um francês previamente estabelecido entre os índios, agregado às forças, portanto, não somente como interprete, mas também por conhecimentos relativos a navegação da costa que, a época, era pouco conhecida.

⁷¹ SALVADOR, Frei Vicente do. **História do Brasil**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2010. p. 373.

participação de índios nas forças de Pero Coelho que partiram da Paraíba, este contingente foi formado, sobretudo, por índios tabajara e potiguara, grupos que, conforme destacado, aliaram-se aos portugueses ao longo do processo de conquista da Paraíba e do Rio Grande.

Após o encontro das forças no rio Jaguaribe, onde foi levantado o fortim de São Lourenço⁷², a expedição seguiu até o rio Ceará onde permaneceram alguns dias. Ao longo do litoral entre os rios Jaguaribe e Ceará, foram travando contatos e buscou-se estabelecer alianças com índios da região, alguns dos quais foram agregados às forças, de sorte que, ao atingirem a serra da Ibiapaba em janeiro de 1604, tendo passado no caminho por Camocim⁷³, o grupo superaria 5.000 pessoas.⁷⁴ A recepção que tiveram na Ibiapaba não foi amistosa. Os índios da serra, aliados a franceses, receberam a expedição com flechas e tiros de mosquetes.

Seguindo-se alguns dias de batalha com os índios da serra – liderados pelos principais Diabo Grande⁷⁵ e Mel Redondo⁷⁶ – as forças portuguesas aprisionaram outro principal da serra, de nome Ubaúna, o que fez com que os índios da serra se rendessem aos portugueses em troca de sua libertação. Celebradas as pazes, e aprisionados alguns franceses que com eles encontravam-se, Pero Coelho decidiu seguiu rumo ao Maranhão passando no percurso pelo rio Punaré. A meio caminho, um levante entre seus soldados o obrigou a bater em retirada. Retornando à Paraíba – após deixar uma guarnição de 45 soldados chefiados por Simão Nunes no fortim de São Thiago, levantado próximo à margem direita do rio Ceará –

⁷² As poucas referências sobre os fortins de São Lourenço e São Thiago, levantados por Pero Coelho respectivamente às margens dos rios Jaguaribe e Ceará, geraram debates no final do XIX e início do XX acerca de qual dos dois teria sido o primeiro a ser levantado. Para Carlos Studart Filho, com quem concordamos, o fortim de São Lourenço no rio Jaguaribe seria o primeiro, levantado já na primeira passagem pelo rio no ano de 1603. Sobre este entendimento ver: STUDART FILHO, Carlos. As Fortificações do Ceará. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, v. 43, p. 48-94, 1929.

⁷³ Situada na margem esquerda do rio Coreaú, próxima à foz do dito rio, Camocim é identificada por Frei Vicente do Salvador como a “barra” (entenda-se porto) “da serra da Boapaba”. Além de Camocim, Frei Vicente também indica que no percurso entre o rio Ceará e a serra a expedição teria passado pela “*enseada grande do âmbar, e à mata do pau de cores, que chamam iburá quatiara*”, topônimos que, a despeito de não nos possibilitar identificar a que localidades correspondam atualmente, fazem referência a dois dos mais importantes gêneros do trato estabelecido nestas costas ao longo do século XVII: o âmbar-gris, abundante nas praias destas costas e que servia como matéria prima para a indústria de perfumaria; e a “Iburá quatiara” ou “Uburá quatiara” variantes da denominação atribuída em tupi à árvore popularmente conhecida como “pau-violeta” ou “pau-roxo” (*Dalbergia Cearensis*). Árvore de madeira nobre e muito empregada na movelaria de luxo, o pau-violeta era abundante na região, ocorrendo em alguns trechos das zonas próximas às costas, como as matas situadas entre o litoral e o sopé de algumas serras próximas ao litoral como a Ibiapaba, Maranguape, Aratanha e as serras do município de Caucaia. A área de ocorrência desta espécie e a referência a uma “enseada grande do âmbar”, indicam, também, que o percurso da expedição entre o rio Ceará e Camocim foi feito preferencialmente próximo ao litoral.

⁷⁴ Os dados acerca da expedição de Pero Coelho cujas referências não se encontram indicadas baseiam-se no relato de Frei Vicente do Salvador. Sobre a dimensão da expedição, ressalta-se que, as mais de 5.000 pessoas que chegaram à Ibiapaba (mesmo que se trate de uma estimativa, realista ou não) indica um significativo aumento da expedição decorrente daqueles que foram a ela agregados no percurso, e que seriam, sobretudo, indígenas..

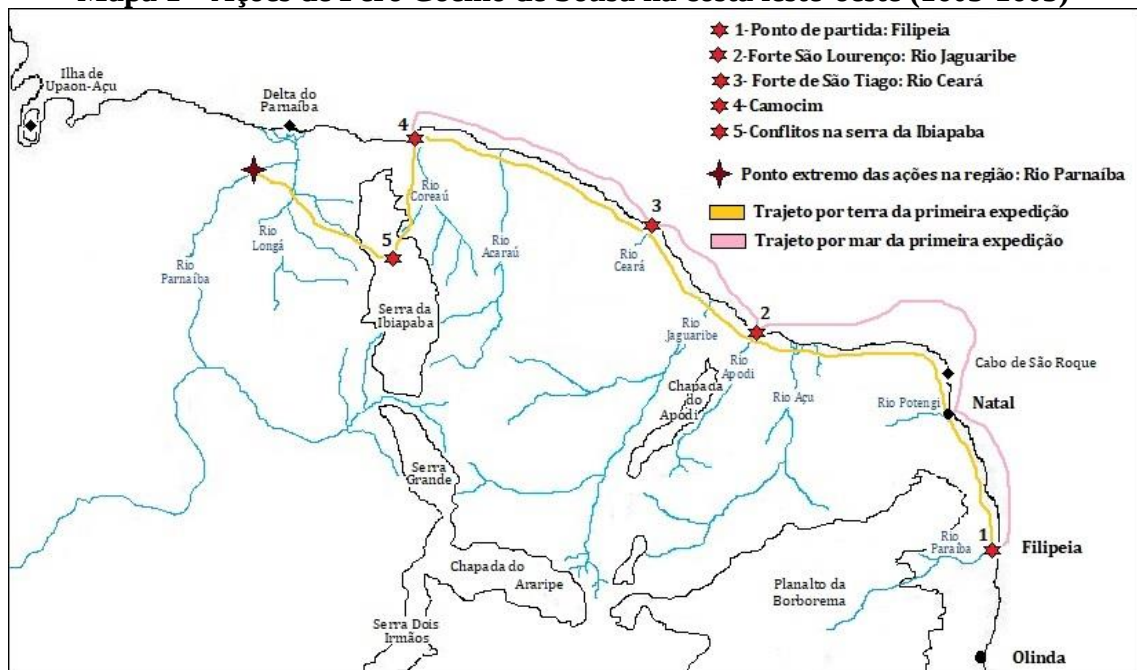
⁷⁵ Jurupari Açu em tupi.

⁷⁶ Irapuã em tupi.

Pero Coelho enviou ao governador-geral Diogo de Botelho, 10 franceses presos, índios cativados como presente ao governador e o pedido de ajuda para o prosseguimento de sua empreitada.

Ao retornar ao fortim do rio Ceará, em 1605, onde esperaria a ajuda prometida pelo governador-geral, Pero Coelho levou consigo sua esposa e seus filhos. Diante da demora do envio da ajuda e da carência de mantimentos no Ceará, retiraram-se para o rio Jaguaribe. O não envio dos socorros e deserção de parte da guarnição, obrigou Pero Coelho a retornar por terra. Neste percurso, morreu o filho mais velho de Pero Coelho. Após serem socorridos no Rio Grande, Pero Coelho retornou à Paraíba de onde posteriormente partiu ao reino visando obter recompensas pelos serviços prestados.

Mapa 1 – Ações de Pero Coelho de Sousa na costa leste-oeste (1603-1605)



Fonte: Mapa elaborado pelo autor

Após o fracasso de Pero Coelho, o Provincial da Cia de Jesus no Brasil escolheu – mediante solicitação do governador-geral Diogo de Botelho – dois padres com o objetivo de missionarem junto aos índios do Maranhão. A dita missão objetivava travar alianças com grupos indígenas da costa leste-oeste, buscando dirimir conflitos ocorridos ao longo das ações de Pero Coelho na região (como a escravização de muitos índios, inclusive aliados) pavimentando-se assim, o caminho para a conquista do Maranhão. Os escolhidos foram os padres Francisco Pinto e Luis Figueira, que partiram de Pernambuco por mar em janeiro de

1607, com destino ao rio Jaguaribe onde desembarcaram. Acerca da intenção desta missão, o Pe. Luis Figueira relatou que:

[...] partimos para missão do Maranhão o pe. fr.co Pinto e eu cõ obra de sessenta Índios, cõ intenção de pregar o evangelho aaquella destemperada gentildade, e fazermos cõ q' se lançassem da parte dos portugueses, deitando de si os franceses corsairos q' lá residem pera q' indo os portugueses como os determinão os não avexassem nem captivassem, e përa q' esta nossa hida fosse sem suspeita de engano pareceo bem ao pe. pr.al q' não levássemos cõnosco portugueses e assi nos partimos sós cõ aquelles sessenta Índios.⁷⁷

Dentre os índios que acompanhavam os padres estavam alguns indicados como naturais do rio Jaguaribe que, provavelmente, estavam entre os que foram aprisionados por Pero Coelho e foram enviados junto com os padres de forma a demonstrar aos índios locais que, os religiosos não tinham a intenção de escravizá-los. A despeito de não se fazer menção sobre a que grupo pertenciam, os relatos transmitidos por alguns dos que foram encontrados no Jaguaribe e outros que, individualmente ou em pequeno número, foram sendo agregados ao grupo dos padres, nos leva a entender que seriam tupis (muito provavelmente potiguara) em razão das menções que fizeram a ataques que sofreram de povos “tapuias”.

A 02 de fevereiro de 1607, os padres junto aos índios que os acompanhavam, partiram, por terra em um percurso feito próximo ao litoral, até a enseada do Pará, onde chegaram a 02 de março de 1607⁷⁸. Na enseada, os padres e os índios que os acompanhavam, foram recebidos por um grupo de cerca de 50 a 60 índios chefiados pelo principal Acaiuy. Segundo o relato, este grupo fugira de Pero Coelho, provavelmente após o capitão-mor tentar escravizá-los, o que fizera a um sobrinho de Acaiuy e outros parentes seus, que estavam entre os que acompanhavam os padres desde Pernambuco. Ao partirem da enseada do Pará, os padres seguiram a caminhada afastando-se do litoral. Após dois meses de travessia, chegaram à serra da Ibiapaba em percurso ao longo do qual atravessaram a serra de Uruburetama.

Na Ibiapaba, os índios locais deram à comitiva uma recepção amistosa. Os padres, contudo, se defrontaram com uma realidade bastante distinta daquela encontrada por Pero Coelho. Na serra encontraram somente duas aldeias, a maior, liderada pelo já mencionado principal Diabo Grande, para onde os padres partiram acompanhados pela comitiva de índios à qual agregaram-se os membros da aldeia menor, que segundo Figueira, queriam voltar com os padres a Pernambuco. Segundo o Padre Figueira:

⁷⁷ FIGUEIRA, Luis. Relação do Maranhão. In: POMPEU SOBRINHO, Thomas; CÂMARA, José Aurélio; GIRÃO, Raimundo. **Três documentos do Ceará colonial**. Coleção História e Cultura: Fortaleza, 1967. p. 76. As informações sobre a missão dos padres não referenciadas baseiam-se nesta fonte.

⁷⁸ Atualmente Paracuru, enseada situada próxima à foz do rio Curu, a oeste do rio Ceará.

Nesta grãde serra avia a dous ou três annos mais de setenta aldeias de gentio q' nos contaram por seus nomes, e depois de os brâcos la irem e os receberem no principio com guerra se forão todos pêra o maranhão cõ medo dizendo q' se os brâcos tinham destruydo todos os moradores do Jagoaribe sendo recebidos delles com paz e muito melhor os destruyrão a elles q' no principio os receberão com guerra, e estes pobre por derradr^o Já no maranhão lhe fizerão guerra e os seus contrários cõ os franceses e destruyrão muitos e outros morrerão de doenças contagiosas, e dos q' ficarão a metade se tornarão e vindo forão mortos e captivos dos tapuyas, de modo q' só duas aldeotas, hua das quais he esta a que primeiro chegamos por estar mais perto do mar e teria vinte casas e a outra alguns 50 ou sessenta.⁷⁹

O relato indica que a expedição de Pero Coelho promoveu um grande êxodo dos índios da serra, pois muitos dos que a habitavam fugiram para o Maranhão, de modo que, quando os padres chegaram à serra, a Ibiapaba já não poderia ser definida, conforme a classificara Frei Vicente (ao referir-se às ações de Pero Coelho) como a “*mais povoada de gentio*”. Após partirem da Ibiapaba, rumo ao Maranhão e estabelecerem-se em um sítio a algumas léguas além da serra, a comitiva foi atacada por índios tapuia, no que resultou a morte do padre Francisco Pinto. Salvando-se do ataque, o padre Figueira partiu em retorno rumo a aldeia do principal Cobra Azul, com quem os padres tinham se comunicado por meio de mensageiros enquanto estavam na serra.

Conforme Figueira, a aldeia de Cobra Azul situava-se a 01 légua da praia, a meio caminho entre o rio Ceará (de onde distaria 25 léguas), e da serra da Ibiapaba, (da qual distaria de 30 a 40 léguas). Pelo relato, sabemos que Cobra Azul tivera contato com Pero Coelho, experiência que entendemos ser base das desconfianças que tal índio teria para com os portugueses.⁸⁰ Segundo o padre, ao solicitar ao principal que indicasse alguém que lhe fizesse um arco para que o índio que o acompanhava pudesse caçar, Cobra Azul teria lhe dito que: “Parece q' este me quer tratar como p.^o coelho pois me repreende como elle me repreendia, se ele assy me trata em minha casa, q' fará se me colher la na sua , não sale[sic] elle q' esta aqui so e não tem quem o goarde?”⁸¹

Após alguns meses na aldeia de Cobra Azul, o padre Figueira recebeu notícias do reitor do Colégio de Pernambuco recomendando-lhe o retorno, o que levou o padre a comunicar-se com índios estabelecidos no rio Ceará para que o viessem buscar na aldeia de Cobra Azul, diante da ameaça de ataque de índios tapuia ao longo do percurso, o que revela uma rede de conexões estabelecidas entre grupos indígenas dispersos entre a costa leste-oeste

⁷⁹ FIGUEIRA, Luis. Relação do Maranhão. In: POMPEU SOBRINHO, Thomas; CÂMARA, José Aurélio; GIRÃO, Raimundo. **Três documentos do Ceará colonial**. Coleção História e Cultura: Fortaleza, 1967. p. 85.

⁸⁰ Thomaz Pompeu Sobrinho indica que: “Cobra Azul ou Mboiaobi era um principal, muito provavelmente potiguara” ver: Ver: FIGUEIRA, *op.cit.*, p. 147.

⁸¹ *Ibid.*, p. 104.

e a porção setentrional da costa norte-sul. O retorno do padre a Pernambuco, contudo, dividiu a aldeia de Cobra Azul.

Segundo Figueira, o principal teria: “[...] um fº mancebo de 26 até 28 annos de boa índole, valente e bemquisto, estimado entre os seus tãbem se chama cobra azul o mosso, este desejava muito de vir comigo para caete p. curou cõ muitas veras de trazer o pay e todos os seus parentes”⁸² Decidido, com uma parte da aldeia, a acompanhar o padre rumo a Pernambuco, o filho de Cobra Azul entrou em conflito com o pai que não queria partir. Quando partiram ao rio Ceará, de onde seguiriam viagem, Cobra Azul, o velho, alertou aos seus que decidiram partir, dizendo-lhes:

[...] ide vosoutros, ide e levai o abaré [Padre] q’ elle vos ira vender e destribuir a seus parentes e sereis todos escravos e vosoutros q’ viestes cõ elle de caeté, agora passareis de largo por defronte de vossas casas e co saudade desejareis de chegar p. ella mas de balde p.q’ ireis pêra onde vos elles vender⁸³

O alerta de Cobra Azul reflete um temor que se referenciava na ameaça à liberdade baseada em experiências vivenciadas à época das ações de Pero Coelho, temor compartilhado pelos índios estabelecidos no rio Ceará, para onde o padre partiu com os índios que o acompanhavam. Conforme o relato de sua ida ao rio Ceará, o padre Figueira indica que aos índios do Ceará estavam divididos em pequenas aldeias e a eles pareciam que: “[...] lhe vinha como o remédio contra os brâcos q’ até agora os tinhão feito andar brenhas e rochas escôddidos”⁸⁴. Após a recusa destes índios de partirem com o padre, Figueira os teria unido em uma aldeia, com cerca de 800 pessoas.

Do rio Ceará, o padre partiu para o Rio Grande em um barco enviado para resgatá-lo e de lá seguiu para Pernambuco. Juntos com ele embarcaram os cerca de 160 a 200 índios da Ibiapaba que o acompanhavam. Já os índios denominados por Figueira como “do Jaguaribe” o padre pediu que partissem por terra.⁸⁵ Ao chegar ao Rio Grande, de onde seguiu para Pernambuco, Figueira foi recebido por aquele que, segundo ele, teria preparado o barco para seu resgate: Jerônimo de Albuquerque, figura que, conforme destacado, foi de grande

⁸² FIGUEIRA, Luis. Relação do Maranhão. In: POMPEU SOBRINHO, Thomas; CÂMARA, José Aurélio; GIRÃO, Raimundo. **Três documentos do Ceará colonial**. Coleção História e Cultura: Fortaleza, 1967. p. 107-108. Segundo Figueira, o filho do principal “*desejava muito de vir comigo para Caete*”. Entende-se que “caeté” refere-se neste caso a Pernambuco, para onde o Padre. Figueira voltaria.

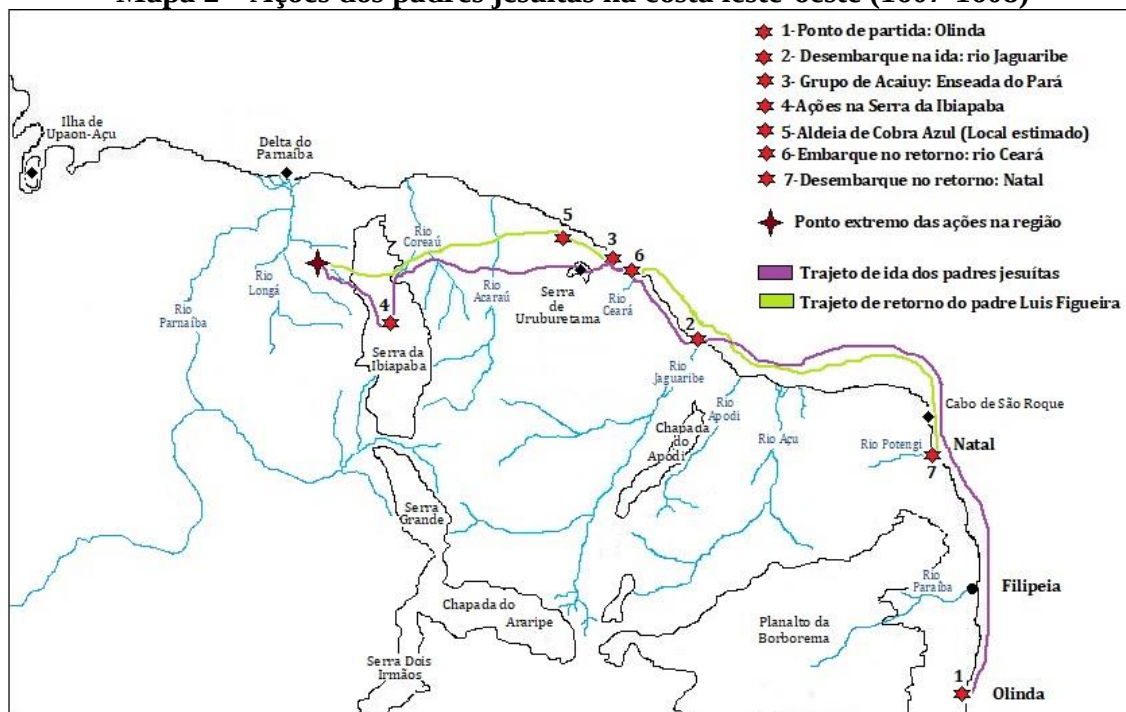
⁸³ *Ibid.*, p. 108-109.

⁸⁴ *Ibid.*, p. 110.

⁸⁵ Sobre aqueles denominados como “índios do Jaguaribe” entende-se que não se tratavam unicamente dos índios agregados no rio deste nome, mas àqueles agregados ao grupo no caminho pelo litoral ou próximo a ele, como os índios do grupo de Cobra azul. Segundo o padre, a divisão seria para evitar conflitos diante das inimizades entre os “índios do Jaguaribe” e os “índios da Ibiapaba”, formas como o Padre denomina os grupos que fizeram parte ou foram agregados à sua comitiva ao longo da missão.

relevância na conquista do Rio Grande e que, anos depois, viria a desempenhar um papel central na concretização da expansão das conquistas para a costa leste-oeste, especialmente no que se refere à conquista do Maranhão, concretizada na década de 1610.

Mapa 2 – Ações dos padres jesuítas na costa leste-oeste (1607-1608)



Fonte: Mapa elaborado pelo autor

2.1.2.2 Jornada do Maranhão: a concretização da conquista da costa leste-oeste

A despeito de seus fracassos, as ações de Pero Coelho de Sousa e dos padres jesuítas lançaram as bases para a concretização da expansão das conquistas para a costa leste-oeste que se deram por um processo que, assim como as ações precedentes, foi desenvolvido, em grande medida, a partir das ações de sujeitos estabelecidos ou vinculados ao Nordeste Açucareiro e sua área de influência. Desenvolvido ao longo da década de 1610, este processo – que garantiu a conquista do Maranhão e, em sua sequência, a expansão dos domínios portugueses à bacia amazônica – ficou conhecido como “Jornada do Maranhão” em referência ao título atribuído ao relato que dele foi feito, cuja autoria é atribuída ao Diogo de Campos Moreno, Sargento Mor do Estado do Brasil e uma das figuras de destaque que participaram deste processo.⁸⁶

⁸⁶ MORENO, Diogo de Campos. **Jornada do Maranhão por ordem de Sua Majestade feita no ano de 1614**. São Paulo: Siciliano, 2001. Em razão do interesse de nossa análise concentrar-se na porção da costa-leste

O interesse e envolvimento de Diogo de Campos Moreno com a costa leste-oeste é anterior à Jornada, remontando à expedição de Pero Coelho na qual agregou, como soldado, seu jovem sobrinho, Martim Soares Moreno. Diogo de Campos advogava a importância da expansão das conquistas para a região, tendo solicitado, para isso, apoio régio entre os anos de 1605 e 1606, quando esteve no reino.⁸⁷ Sua defesa do envolvimento régio na conquista da região não foi, contudo, acolhida: “porque houve alguma opinião que a Jornada era mais conveniente aos particulares, que desordenadamente se haviam havido nela, que não ao comum do serviço de Deus e de S. Majestade”.⁸⁸ É a Diogo de Meneses que Diogo Campo Moreno atribui um papel central no apoio do governo-geral à organização da Jornada que, agregando tropas financiadas pela Fazenda Real e por particulares concretizariam na década de 1610 a conquista do Maranhão. Segundo Diogo de Campos, o governador-geral⁸⁹, teria dado: “[...] conta da importância da costa leste-oeste, e de seus portos até o Maranhão, e mostrando que não só estava em perigo de cossários [sic] se valerem dela, mas de outros tiranos, que, possuindo-a, podiam intentar grandes coisas contra o Peru”⁹⁰

Percebe-se assim que muito da motivação a um maior engajamento e apoio do Estado nas ações que visavam o avanço das conquistas portuguesas para a costa leste-oeste na década de 1610, esteve associado ao contexto da União Dinástica, já que este apoio justificava-se como forma de guarnecer uma região que poderia ser tomada como base de ocupação para potências inimigas que, além de uma ameaça à integridade dos domínios do rei católico de forma mais ampla, poderia, também, corresponder a uma ameaça às importantes zonas de mineração dos domínios hispânicos no continente.

A “ponta de lança” da Jornada do Maranhão pode ser identificada no envio em 1611 de Martim Soares Moreno para a costa leste-oeste, visando firmar alianças com povos locais e levantar um forte que serviria de base para a expansão rumo ao Maranhão. O envio de Soares Moreno baseava-se na amizade que o sobrinho de Diogo de Campos teria com alguns grupos indígenas estabelecidos na região, pois:

oeste situada a leste do Maranhão, nossa abordagem não discutirá a sequência dos avanços portugueses na bacia amazônica resultantes dos desdobramentos da Jornada do Maranhão. Para um entendimento deste avanço, com enfoque na abordagem acerca das ações de europeus na bacia amazônica entre o final do século XVI e primeira metade do XVII, sugerimos a leitura de: GUZMÁN, Décio de Alencar; HULSMAN Lodewijk A.H.C. **Holandeses na Amazônia (1620-1650)**: Documentos inéditos. Belém: IOE, 2016.

⁸⁷ Diogo de Campos indica que, entre outros aspectos referentes à defesa na colônia, sua ida a Castela se dava para que: “avisasse ao dito senhor [rei] das coisas da Conquista da costa de leste-oeste, e das muitas razões que havia para se acudir àquela costa, da qual sabidamente se serviam e apoderavam os inimigos”. MORENO, Diogo de Campos. **Jornada do Maranhão por ordem de Sua Majestade feita no ano de 1614**. São Paulo: Siciliano, 2001. p. 29.

⁸⁸ *Ibid.*, p. 28-29.

⁸⁹ Dom Diogo de Meneses e Sequeira foi governador-geral entre 1608 e 1612.

⁹⁰ MORENO, *op.cit.*, p. 30.

Tinha o dito Diogo de Campos um parente seu, o qual de mui pequeno havia mandado com Pero Coelho de Souza, para que servindo naquela entrada, aprendesse a língua dos índios e seus costumes, dando-se com eles e fazendo-se seu mui familiar e parente ou compadre, como eles dizem. Sucedeu isto tanto à medida do desejo, que havendo-se Pero Coelho de Souza retirado em descrédito dos índios e os padres da Companhia com pouca dita, só o moço chamado Martim Soares sustentou o crédito e as vantagens desta gente do Jaguaribe. Pela qual opinião o dito governador dom Diogo de Meneses o fez tenente da fortaleza do Rio Grande, donde o achou servindo Lourenço Pexoto Sirne, quando foi ser capitão daquela Capitania⁹¹, fazendo que em seu tempo o dito Martim Soares fosse, como foi, três vezes ao Jaguaribe, cada vez confiando mais a paz e amizade com Jacaúna, principal de aquelas gentes, o qual lhe chamava filho⁹²

Baseado na amizade com os índios denominados como “gente do Jaguaribe” – tal qual denominava o Padre Figueira os grupos com os quais travou contato no litoral – Martim Soares levantou, junto ao rio Ceará, o forte de São Sebastião.⁹³ O envio de Martim para a região resultava de ordens passadas pelo governador-geral Diogo de Meneses a quem Martim Soares Moreno diz que o: “[...] encarregou que me comerciasse por terra com os naturais do Maranhão para se fazer aquela conquista”⁹⁴ A fundação do forte de São Sebastião, correspondia ao primeiro passo de efetivação na estratégia da conquista do Maranhão arquitetada pelo Sargento Mor Diogo de Campos Moreno a ser alcançada mediante o estabelecimento de fortificações em pontos importantes da costa que separava o Maranhão dos domínios portugueses pois:

[...] chegando o dito sargento-maior ao Rio Grande fez uma mui conveniente relação das coisas de aquela Conquista de modo assim guizada narração de seus fundamentos, que foi assinada por todos os capitães de aquelas capitânicas do Norte até do de Paranambuco, assegurando ser convenientíssimo fazer-se a Conquista, e irem-se assegurando e povoando primeiro alguns pontos de aquela costa com pequenos presídios.⁹⁵

⁹¹ Sobre o período de governo de Lourenço de Peixoto Cirne na capitania do Rio Grande, Augusto Tavares de Lira diz que: “É de 21 de agosto de 1609 a patente real de sua nomeação. Ignora-se, porém a data de sua posse, que se deu provavelmente em 1610. Exerceu o cargo até 1613. Neste ano, a 3 de outubro, já governava Francisco Caldeira Castelo Branco.” LIRA, Augusto Tavares de. **História do Rio Grande do Norte**. Brasília: Senado Federal, 2012. p. 44.

⁹² MORENO, Diogo de Campos. **Jornada do Maranhão por ordem de Sua Majestade feita no ano de 1614**. São Paulo: Siciliano, 2001. p. 31.

⁹³ Carlos Studart Filho diz que sua construção teria iniciado-se em 20 de janeiro de 1612, e que: “Afim de garantir a situação dos portugueses na região descoberta e protegê-los[sic] contra possíveis ataques dos aborígenes, cuja índole tão bem conhecia, levantou Martim Soares, com a ajuda de Jacaúna, principal potiguar, um fortim ‘capaz de 200 homens, soldados e moradores’ e construiu, logo depois, a pequena ermida de S. do Amparo.” STUDART FILHO, Carlos. As Fortificações do Ceará. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, v. 43, p.48-94, 1929. p. 53.

⁹⁴ MORENO, Martim Soares. Relação do Ceará. In: POMPEU SOBRINHO, Thomas; CÂMARA, José Aurélio; GIRÃO, Raimundo. **Três documentos do Ceará colonial**. Coleção História e Cultura: Fortaleza, 1967. p. 182

⁹⁵ MORENO, 2001. *op.cit.* p. 31. *Presídio, reduto, fortim*, são algumas denominações adotadas para pequenas fortificações, como as construídas por Pero Coelho de Sousa e Martim Soares Moreno.

O apoio régio à jornada que visava à conquista do Maranhão veio a se expressar nas ordens passadas a Gaspar de Sousa que, ao suceder Diogo de Meneses no governo-geral, recebera recomendações régias de que: “[...] conformando-se com o que mais conveniente lhe parecesse para a dita Conquista, assistisse sua pessoa em Paranambuco, e trata-se de eleger pessoas em cargo, quais para a tal Jornada bem lhe parecesse” [...] e que para isso “[...] lhe dava todo o poder necessário em assistência de dinheiro, como em efeito lhe deu”.⁹⁶ Estabelecido em Pernambuco para organização das forças destinadas à Jornada do Maranhão, a escolha de Gaspar de Sousa para seu comando recaiu sobre Jerônimo de Albuquerque, a favor de quem concorria:

[...] ser experimentado nas coisas do Sertão e dos índios, como por ser grande truxumante ou língua entre eles, e, com nome de seu benfeitor e parente, ser mui aceito e conhecido em toda aquela costa, nas quais qualidades parece que consistiu o maior peso da expedição, que sem índios era impossível fazer-se.⁹⁷

Segundo recomendação régia, a capitania de Pernambuco foi a base para a organização da Jornada do Maranhão; nela estabeleceu-se o governador-geral que para seu comando escolheu Jerônimo de Albuquerque, figura de destaque da capitania, formado militarmente nas guerras que, a partir de Pernambuco, expandiram as fronteiras das conquistas portuguesas ao longo das últimas décadas do século XVI. Entende-se assim que teria sido em grande parte entre sujeitos estabelecidos em Pernambuco (de forma específica) e em sua área de influência (de forma mais ampla) que Jerônimo de Albuquerque teria recrutado “os muitos homens brancos” que indicava serem necessários para a dita empresa.⁹⁸ Claro fica, contudo, que a razão principal para a escolha do comando da Jornada recair sobre Jerônimo de Albuquerque (assim como o envio de Martim Soares ao Ceará) correspondia a suas qualidades como interprete, bem como o bom relacionamento e o parentesco que teria com índios daquela costa.⁹⁹

⁹⁶ MORENO, Diogo de Campos. **Jornada do Maranhão por ordem de Sua Majestade feita no ano de 1614**. São Paulo: Siciliano, 2001. 2001. p. 32.

⁹⁷ *Ibid.* p. 33.

⁹⁸ Ao criticar Jerônimo de Albuquerque, indicando que teria requisitado à Fazenda Real mais do que o necessário para financiamento da empreitada, Diogo de Campos Moreno dizia que: “[...] não quis o Albuquerque partir-se sem muitos homens brancos e tanto resgate quanto pôde tirar da Fazenda de S. Majestade.” MORENO, *op. cit.*, p. 33.

⁹⁹ É como filho de uma índia que provem a indicação do parentesco de Jerônimo de Albuquerque com indígenas. Se para outros contextos do período colonial a condição mestiça de Jerônimo de Albuquerque seria vista como um elemento de demérito social, no contexto histórico em que viveu, esta condição, associada ao destaque de seu pai e da família paterna na capitania de Pernambuco, foram elementos que conjugados, concorreram para o destaque por ele vivenciado. Como um homem que transitava entre “dois mundos”, Jerônimo de Albuquerque deve grande parte do destaque que gozou em vida ao fato de ter vivido em um contexto de expansão da sociedade colonial que foi marcado não somente pela promoção de guerras

As forças comandadas por Jerônimo de Albuquerque partiram de Pernambuco em 1613, com destino ao Ceará, de onde Martim Soares Moreno teria partido previamente rumo ao Maranhão para tratar de pazes com os índios e informar-se sobre a situação dos franceses lá estabelecidos.¹⁰⁰ Do Ceará, as tropas partiram rumo a Camocim, onde Jerônimo de Albuquerque fazia tenção de levantar uma fortificação. Estes planos, contudo, foram transferidos para a enseada de Jericoacoara, algumas léguas a leste do Camocim, onde levantaram o fortim de N.Sra do Rosário que além de um ponto avançado na jornada rumo ao Maranhão, serviria de base para os contatos com os índios da Ibiapaba, entre os quais buscava-se apoio. Em razão da recusa de Diabo Grande, o principal da Ibiapaba, de tratar com os portugueses e da falta de notícias de Martim Soares Moreno, teria Jerônimo de Albuquerque determinado:

[...] deixar nas Tartarugas [Jericoacoara] quarenta soldados com um seu sobrinho, e partir-se por terra ao Ceará com o resto da gente, mandando os barcos, que, costeando a costa como melhor pudessem, se tornarem a Paranambuco, para donde ele também logo caminhava, não lhe parecendo necessário, para nenhuma cousa destas, ordem do governador.¹⁰¹

Chegava ao fim, assim, a primeira fase da Jornada, que seria retomada em 1614, desta vez com a participação de Diogo de Campos Moreno. Diante da falta de notícias de Martim Soares Moreno que serviriam de subsídio para dar sequência ao avanço das conquistas¹⁰², ao governador-geral Gaspar de Sousa, pareceu que: “[...] aquela costa [leste-oeste], ou por terra ou por mar, se acabasse de reconhecer até o mais próximo ao Maranhão que se pudesse, fazendo-se no Pará, ou no Ototóí, uma grande povoação a qual fosse abrigo

contra populações nativas, mas também pela busca de alianças com alguns grupos indígenas, elemento essencial para a manutenção de novos núcleos estabelecidos em algumas zonas de expansão.

¹⁰⁰ O Maranhão era freqüentado por franceses desde o século XVI. No início do XVII, no entanto, desenvolveu-se um projeto apoiado pela coroa francesa sob comando de Daniel de la Touche, nobre bretão que visava fazer do Maranhão a base de um projeto colonizador da França na América do Sul conhecido como “França Equinocial” que teve início em 1612 e chegou ao fim em 1615, quando os franceses foram expulsos do Maranhão pelas forças da Jornada, e se deu a concretização da conquista portuguesa da região. Sobre a “França Equinocial” ver: DAHER, Andrea **O Brasil Francês: As singularidades da França Equinocial. (1612-1615)** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

¹⁰¹ MORENO, Diogo de Campos. **Jornada do Maranhão por ordem de Sua Majestade feita no ano de 1614.** São Paulo: Siciliano, 2001. p. 34. Tartarugas, ou Buraco das Tartarugas eram denominações atribuídas pelos portugueses à Jericoacoara.

¹⁰² Após chegar ao Maranhão, Soares Moreno travou amizade com alguns índios locais tomando notícias da situação dos franceses e de lá fugiu para não ser capturado. Devido a correntes desfavoráveis chegou às Antilhas de onde partiu para Lisboa, retornando de lá para o Ceará em 1615, aspectos que justificam, a demora no encaminhamento das notícias que obtivera no Maranhão. MORENO, Martim Soares. *Relação do Ceará.* In: POMPEU SOBRINHO, Thomas; CÂMARA, José Aurélio; GIRÃO, Raimundo. **Três documentos do Ceará colonial.** Coleção História e Cultura: Fortaleza, 1967.

da Jornada e de todas as outras”.¹⁰³ O parecer seguia a estratégia de conquista da região elaborada por Diogo de Campos Moreno, baseada no estabelecimento de presídios distribuídos ao longo da costa. Entre outras medidas, o governador-geral também indicava que o comando da Jornada deveria ser compartilhado entre o sargento mor Diogo de Campos e o capitão mor Jerônimo de Albuquerque e ordenava que o dito capitão mor partisse por terra para arregimentar os índios que deveriam compor grande parte das forças da Jornada. Com a chegada de notícias enviadas de Lisboa por Martim Soares acerca da situação dos franceses no Maranhão, o governador-geral incluiu no plano da jornada a conquista do Perejá¹⁰⁴.

Organizadas em Pernambuco as forças, armas e mantimentos a serem enviados por mar, Diogo de Campos Moreno partiu do porto de Olinda, a 23 de agosto, rumo ao Rio Grande, onde Jerônimo de Albuquerque o esperava: “[...] com trezentos índios frexeiros, conforme avisava em 29 de julho, com muita gente branca [...] e que parte dos índios já marchavam por terra”¹⁰⁵

Após o embarque das forças arregimentadas no Rio Grande a armada da jornada partiu no dia 05 de setembro chegando no dia 08 do mesmo mês ao rio Ceará, onde efetuou-se a troca da guarnição do forte de São Sebastião e ao grupo juntou-se os índios que, liderados pelo principal Camarão, haviam partido do Rio Grande por terra. Do Ceará, a armada seguiu por mar até Jericoacoara onde os aguardavam os soldados do fortim de N. Sra do Rosário. Em Jericoacoara, buscou-se de forma infrutífera o apoio dos índios da Ibiapaba. Esta recusa foi mais um ponto a frustrar a intenção de angariar um grande número de índios para composição das forças da Jornada¹⁰⁶.

¹⁰³ “Pará” corresponde a mais uma das denominações atribuídas ao rio Parnaíba que, neste caso específico entendemos que se refira à barra mais oriental de seu delta; já o “Ototoi” acreditamos que corresponda a Tutóia, ponta situada no extremo ocidental do delta. MORENO, Diogo de Campos. **Jornada do Maranhão por ordem de Sua Majestade feita no ano de 1614**. São Paulo: Siciliano, 2001. p. 36-37.

¹⁰⁴ Pelas referências a “Perejá” no relato da jornada, tratava-se de um rio a oeste de Tutóia, a leste, mas bem próximo à barra oriental do golfo maranhense. Acreditamos assim, que o rio “Perejá” corresponda, na denominação atual, ao rio Piriá que deságua no litoral leste do Maranhão, em uma baía situada entre o parque nacional dos Lençóis Maranhenses e a ilha de Santana. Claro estando o pouco conhecimento das costas à época é provável que “rio Perejá”, correspondesse à denominação por eles atribuída à grande baía em que desemboca, entre outros o dito rio Piriá.

¹⁰⁵ MORENO, 2001. *op. cit.* p. 42. Sobre os índios que haviam partido por terra para o Ceará, há a indicação de que seriam cerca de 30 e que eram liderados pelo índio Camarão, liderança potiguara do Rio Grande que seria irmão do principal Jacaúna e que ganharia notoriedade nos conflitos contra os holandeses nas décadas seguintes. Já sobre os homens brancos, sabemos que no Rio Grande encontrariam-se organizados em 04 companhias cujos capitães seriam: Antônio Albuquerque, Gregório Fragoso de Albuquerque (o 1º filho e o 2º sobrinho de Jerônimo de Albuquerque); Manoel de Sousa Eça, que encontrava-se em Jericoacoara; e Martim Calado de Betancor, que viera do reino juntamente com Diogo de Campos. Ver: MORENO, 2001. *op. cit.*, p. 45.

¹⁰⁶ Diogo de Campos indica que as forças da jornada, antes da partida de Jericoacoara, totalizavam: “duzentos e vinte soldados efetivos das companhias, e de gente do mar sessenta [...] de sorte que com os enfermos, chegou o número dos portugueses a trezentos, e com os índios não passavam de duzentos frecheiros de modo

Ao partirem rumo ao Maranhão, as autoridades da expedição decidiram, seguir direto para Perejá. Partiram de Jericoacoara na manhã do dia 12 de outubro de 1614 e chegaram ao Perejá na noite do dia seguinte. Após dias de sondagem na região da ilha onde os franceses se estabeleceram, as tropas estabeleceram-se e fortificaram-se 26 de outubro em uma localidade chamada Guaxenduba na região continental do o do golfo maranhense¹⁰⁷. A 19 de novembro de 1614, após dias de sondagens e ameaças aos portugueses, um grande contingente de: “[...] mais de dous mil índios frecheros da ilha de Tapuitapera, e com eles duzentos soldados franceses em duas tropas”¹⁰⁸ desembarcou próximo ao forte português. Apesar de mais numerosas, as forças francesas foram vencidas pelas forças portuguesas. Após a batalha de Guaxenduba, os franceses ficaram restritos às suas fortificações na ilha, onde permaneceram até novembro de 1615, quando foram derrotados, pouco após a chegada da segunda armada de reforços enviada de Pernambuco pelo governador-geral. A primeira das ditas armadas teve por capitão mor Francisco Caldeira Castelo Branco e chegou ao Maranhão no fim de junho de 1615, depois de haver partido do Recife aos 10 dias do dito mês, passando no caminho pelo Ceará e por Jericoacoara, localidade de onde mantiveram contato com Diabo Grande que nesta ocasião enviou quatro índios da Ibiapaba como língua.¹⁰⁹

A segunda armada, comandada por Alexandre de Moura, partiu de Pernambuco em outubro de 1615. Elencado por Frei Vicente como uma das testemunhas da paz celebrada com os potiguara na Paraíba, em 1599, Alexandre de Moura foi capitão-mor de Pernambuco, na qualidade de loco-tenente do donatário, entre 1605 e 1615. Com a chegada de seu sucessor, Alexandre de Moura foi indicado como capitão-mor da segunda armada enviada no ano de 1615 com reforços ao Maranhão. Segundo Frei Vicente: “Foi por almirante desta frota Paio Coelho de Carvalho, que também havia acabado de ser capitão-mor de Itamaracá”¹¹⁰ e que as

que todas as forças com os desenganos do Ceará e da Buapavá, se remataram nisso, e a de todo o campo em quinhentos homens de mar-e-guerra.” Com a liderança de Jerônimo de Albuquerque pretendia-se a arregimentação de cerca de 1.000 guerreiros indígenas o que demonstra uma participação indígena bem aquém do esperado. Conforme o relato, isso deveu-se ao abandono de índios que, vindos de barco do Rio Grande decidiram permanecer no Ceará, à pouca adesão de índios do Ceará e a recusa dos índios da Ibiapaba em participar da jornada. MORENO, Diogo de Campos. **Jornada do Maranhão por ordem de Sua Majestade feita no ano de 1614**. São Paulo: Siciliano, 2001. p. 53.

¹⁰⁷ Guaxenduba localiza-se em uma região situada nos atuais limites do município maranhense de Icatú.

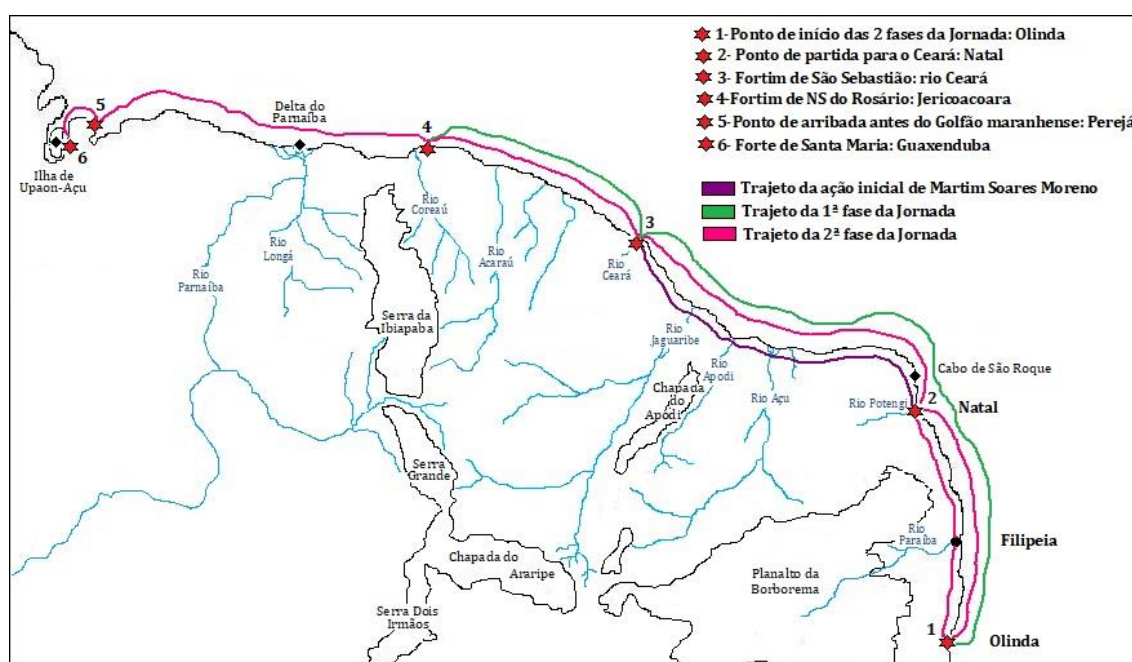
¹⁰⁸ MORENO, *op. cit.*, p. 75. Tapuitapera era o nome de uma grande aldeia de índios tupinambá, situada no que atualmente corresponde à cidade de Alcântara-MA.

¹⁰⁹ Sobre os reforços enviados sob o comando de Francisco Caldeira Castelo Branco ver: SALVADOR, Frei Vicente do. **História do Brasil**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2010. p. 449-451. Conforme indicação de Tavares de Lira, Francisco Caldeira Castelo Branco foi capitão mor do Rio Grande e foi na sequência de seu governo na dita capitania, que partiu, de Recife, rumo ao Maranhão, de onde posteriormente seguiu ao Amazonas, onde fundou no ano de 1616, o forte do Presépio, que daria origem à cidade de Belém Ver: LIRA, Augusto Tavares de. **História do Rio Grande do Norte**. Brasília: Senado Federal, 2012. p. 49-50.

¹¹⁰ SALVADOR, *op.cit.*, 2010. p. 458.

forças desta armada eram compostas por: “[...] nove navios, quatro grandes e cinco pequenos, com mais de novecentos homens entre brancos e índios, com plantas, e gados para povoarem a terra e armas para a fazerem despejar aos franceses”¹¹¹. Foi na segunda armada que o Padre Luis Figueira conseguiu concretizar o intento de chegar ao Maranhão, pois, ao partir de Pernambuco, Alexandre de Moura: “[...] trouxe em sua companhia três padres: o padre Luis Figueira, o padre Lopo do Couto e o padre Bento Amado com uns duzentos índios, para por meio deles ganhar os ânimos dos da ilha, para serem amigos dos portugueses”¹¹²

Mapa 3 – Ações desenvolvidas na Jornada do Maranhão (1611-1614)



Fonte: Mapa elaborado pelo autor

¹¹¹ SALVADOR, Frei Vicente do. **História do Brasil**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2010. p. 458. A atribuição do comando das armadas enviadas ao Maranhão a capitães mores recém-saídos do comando do Rio Grande, Pernambuco e Itamaracá reforça a forte atuação de agentes vinculados ao Nordeste Açucareiro e sua zona de influência no processo de expansão das conquistas para a costa leste-oeste. A despeito de muito provavelmente tratarem-se de portugueses, a atuação destes agentes no comando militar na colônia, (de forma mais específica no Rio Grande, Pernambuco e Itamaracá) certamente foi a base que serviu para que fossem escolhidos para o comando destas missões, como também para a arregimentação das forças que compuseram as armadas por eles comandadas, tanto no que se refere a brancos quanto a índios.

¹¹² BETTENDORFF, João Filipe. **Crônica da missão dos Padres da Companhia de Jesus no Estado no Maranhão**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2010. p. 47. Segundo o Padre Bettendorff estes duzentos indígenas eram: “índios de língua geral”, entenda-se, índios tupi. Esta indicação reafirma a importância da participação de grupos indígenas tupi no contexto de expansão dos domínios portugueses que se desenvolveu ao norte de Itamaracá no final do século XVI e avançou para a costa leste-oeste no início do século XVII. A dimensão do grupo que acompanhava os padres rumo ao Maranhão nos leva também a reafirmar o papel dos índios aliados nas estratégias de povoamento e consolidação de novas conquistas neste contexto, pois os 200 índios de língua geral que acompanharam os padres (até mesmo por acompanharem religiosos) certamente não se configurariam unicamente como guerreiros, mas famílias já previamente catequizadas que serviriam como base para a expansão não somente dos domínios portugueses, mas também da cristandade entre os gentios da recente conquista, pois o expansionismo religioso foi um dos valores que fundamentaram a expansão europeia no período moderno.

Com a chegada da armada de Alexandre de Moura, se deu a expulsão dos franceses do Maranhão e a efetivação da conquista portuguesa desta região que se configuraria como a principal base portuguesa na costa leste-oeste ao longo do século XVII e se converteria, em poucos anos, no centro de uma nova unidade administrativa (o Estado do Maranhão) criada na década de 1620 com um governo autônomo em relação ao do Estado do Brasil, cuja jurisdição, originalmente, abrangia o conjunto de domínios portugueses que se expandiam ao longo da costa leste-oeste e da bacia amazônica, o que se configurava, em termos político-administrativos, como um marco de ruptura entre os territórios da costa leste-oeste e a região da qual proveio o impulso que lhe garantiria a conquista.

Esta ruptura, contudo, não obistou o exercício de uma forte influência de agentes vinculados ao Nordeste Açucareiro sobre parcela significativa da costa leste-oeste que se estende a leste do golfo maranhense, região que, a despeito de ter sido incorporada ao Estado do Maranhão à época da constituição desta nova unidade administrativa, foi fortemente influenciada ao longo do tempo por interesses centrados na capitania Pernambuco, o que faria com que parcela desta costa, em meados do século XVII, viesse a ser desintegrada do Estado do Maranhão e incorporada ao Estado do Brasil com sua administração subordinada ao governo da capitania de Pernambuco.

Por meio de uma análise da geografia sócio-histórica do processo de expansão das conquistas portuguesas acima discutido, do papel dos grupos indígenas que dele fizeram parte e das relações estabelecidas entre espaços vinculados ao longo do avanço dos domínios portugueses sobre a costa leste-oeste; nos propomos a entender a constituição das bases de influência de Pernambuco sobre a porção oriental da costa leste-oeste ao longo do século XVII¹¹³; influência que veio a se fortalecer e vigorar, em bases e conjunturas bastante distintas, durante todo o século XVIII.

2.1.3 As diásporas tupi e o avanço português rumo ao Maranhão: uma geografia sócio-histórica da conquista portuguesa da porção oriental da costa leste-oeste

Pensado, organizado e orientado por frentes de expansão estabelecidas no Nordeste Açucareiro, o processo de avanço dos domínios portugueses para a costa leste-oeste no início do século XVII buscou lastrear e sedimentar o avanço rumo ao Maranhão por meio da busca por contatos prévios e estabelecimento preferencial de aliança com grupos

¹¹³ Como porção oriental da costa leste-oeste, denominamos a vasta zona costeira que se estende entre o cabo de São Roque e o golfo Maranhense.

pertencentes à matriz tupi dispersos ao longo de trechos da costa leste-oeste; grupos que, em grande parte, correspondiam a populações pertencentes a diásporas tupi com origem previa na costa norte-sul, cujos recentes estabelecimentos em territórios da costa leste-oeste, decorriam de fugas resultantes de conflitos motivados pela expansão portuguesa sobre os territórios em que estas populações encontravam-se previamente estabelecidas, como foram, em parte, os processos que resultaram nas conquistas da Paraíba e do Rio Grande. Entendemos assim, que foi baseado na busca pelo estabelecimento de contato e aliança com os grupos pertencentes a estas diásporas, que se promoveram as ações de avanço português que se processaram sobre a costa leste-oeste nas duas primeiras décadas do século XVII e, por meio delas, foram lançadas as bases sociais e espaciais de projeção da influência de Pernambuco sobre a porção oriental da costa leste-oeste que vigorou ao longo de grande parte do período colonial.

A conquista do Maranhão, conforme apresentado, concretizou-se por meio de uma base social fortemente composta e financiada por agentes estabelecidos no Nordeste Açucareiro e suas áreas de influência e deve ser percebida como parte de um processo de expansão que guarda suas origens no último quartel do século XVI e que, além de ter Pernambuco como sua principal base de organização e de contar em sua promoção com uma forte participação de membros de sua elite – que vivenciavam um contexto marcado pela ampliação de seus poderes e de suas fortunas devido a expansão da produção regional e dos preços internacionais do açúcar – foi também fortemente influenciado e desenvolvido pela atuação de alguns grupos indígenas.

Acerca da participação indígena neste amplo processo, é digno de se ressaltar o importante papel de grupos pertencentes à matriz tupi. A aliança com grupos ditos tabajara e potiguara estabelecidos na porção setentrional da costa norte-sul foi elemento central, não somente para a consolidação das conquistas da Paraíba e do Rio Grande, mas, também, para o posterior avanço sobre a costa leste-oeste; pois foi entre estes grupos que se arregimentou importantes bases de apoio no contato com parte das populações nativas estabelecidas ao longo da costa leste-oeste e das forças militares que compuseram as expedições desenvolvidas na região no início do século XVII.

Sobre o papel das populações nativas como parte das forças militares nestas ações, destaca-se que, no início do século XVII, fortalecia-se nas zonas de colonização portuguesa na América padrões de ação bélica apre(e)ndidos pelos colonos ao longo de experiências de décadas precedentes de contatos com um novo ambiente físico e social, onde os combates desenvolvidos pelas forças portuguesas na colônia (especialmente os dirigidos

contra grupos nativos hostis) passaram a incorporar elementos de uma ética bélica distintos daqueles então preconizados na Europa. A distinção destacada se expressava, entre outros aspectos, pela adoção de práticas de guerra adotadas pelas populações nativas que, em comparação com os padrões de conduta bélica prevalentes na Europa, caracterizavam-se pelo privilégio da “tática” em relação à “estratégia”; da guerra de assalto, de guerrilha, em contraposição ao combate campal¹¹⁴.

Este conjunto de práticas – que foi incorporado como fruto dos contatos entre o colonizador europeu e as populações nativas, da prevalência numérica dessas em relação àqueles durante os dois primeiros séculos da colonização nas zonas litorâneas, e também de uma maior adequação ao meio físico – caracterizava-se, não somente pela assimilação de condutas bélicas das populações nativas, mas também pela integração dos próprios indígenas nas ações desenvolvidas, pois no contexto em que largamente se adotaram estes padrões de conduta militar no espaço colonial (entre o final do século XVI e ao longo do século XVII)¹¹⁵, era em meio a grupos nativos aliados que se recrutava significativa parcela das forças atuantes nos conflitos que se desenvolveram na colônia. Segundo Evaldo Cabral de Mello, o conjunto dessas práticas:

[...] ora designadas por “guerra brasílica”, ora por “guerra volante” e por “guerra do mato”, havia implicado uma mudança cultural que não se realizara da noite para o dia. A acreditar-se em Gândavo, nos anos setenta do século XVI, os colonos do Brasil ainda as subestimavam em seu próprio dano, pelo que o cronista alertava contra a imprudência da atitude etnocêntrica¹¹⁶

Embasado no relato de Gândavo, Cabral de Mello indica que na década de 1570 (quando foram publicados seus tratados), a “guerra brasílica”, ainda seria vista com estranhamento pelos colonos, o que sugere que não havia ainda sido efetivamente incorporada nas ações de combate desenvolvidas pelos colonos, o que, contudo, já se daria no início do século XVII, pois segundo Cabral de Mello:

Aprendida dos índios no convívio e no conflito ao longo da marinha ou no sertão, a guerra volante já se havia incorporado em começos do século XVII à prática dos

¹¹⁴ Para um melhor entendimento acerca da contraposição entre estes dois padrões de práticas militares, e sobre a forma como eles se relacionaram e se confrontaram no espaço colonial no século XVII ver: Guerra de Flandres e Guerra do Brasil (In) MELLO, Evaldo Cabral de. **Olinda Restaurada: Guerra e açúcar no Nordeste, 1630-1654**. São Paulo: Editora 34, 2007. p. 257-315.

¹¹⁵ Sobre o fim da prevalência destas condutas na colônia, Evaldo Cabral de Mello indica que: “Somente no século XVIII, a guerra brasílica tenderá a tornar-se vergonhoso arcaísmo, identificando-se com o sertanismo, com o banditismo e com a autodefesa da gente mais miserável, negros aquilombados e índios remotos.” MELLO, Evaldo Cabral de. **Olinda Restaurada: Guerra e açúcar no Nordeste, 1630-1654**. São Paulo: Editora 34, 2007. p. 263.

¹¹⁶ *Ibid.*, p. 262-263.

sertanistas e soldados, a quem proporcionava os meios de se oporem a estrangeiros como na conquista do Maranhão.¹¹⁷

Associando as indicações temporais destacadas por Cabral de Mello com a abordagem do avanço das conquistas portuguesas ao norte de Itamaracá, entende-se que a “guerra brasílica” teria sido incorporada às práticas bélicas levadas a cabo na colônia em um intervalo de tempo correspondente às últimas décadas do século XVI que, conforme destacado, foi um período caracterizado pela forte ampliação do cultivo de cana para a produção de açúcar na região do Nordeste Açucareiro, expansão dos limites territoriais de ocupação portuguesa ao longo do litoral e ampliação da escravidão indígena por meio dos conflitos decorrentes e demandados pelas expansões econômica e territorial. Foi, portanto, no contexto em que se processaram as conquistas da Paraíba e do Rio Grande que as práticas da “guerra brasílica” foram, de fato, incorporadas à cultura bélica no espaço colonial português, sendo adotada na conquista do Maranhão aos franceses no início do XVII, episódio central no processo de expansão das conquistas portuguesas sobre a costa leste-oeste.¹¹⁸

Ressalta-se assim a relevância das populações indígenas aliadas neste contexto de expansão, possível de ser percebida na análise das três ações de expansão para a costa leste-oeste acima descritas, nas quais os alguns grupos tupi desempenharam um papel de grande destaque, não somente como guerreiros que compunham as forças das duas ações de perfil militar e como acompanhantes da ação missionária dos padres jesuítas, mas também na própria organização da estratégia de expansão territorial que se desenvolveu sobre o vasto território costeiro que separava o objetivado Maranhão da mais próxima região de efetivo domínio português na América, a capitania do Rio Grande, cujos limites mais setentrionais, à época, não extrapolavam então às cercanias da recém criada cidade de Natal.

O vasto litoral que se estende entre a cidade de Natal e a região do golfo Maranhense caracteriza-se pela predominância de vastas extensões de campos dunares, o que o fazia, portanto, bastante distinto das faixas litorâneas em que, ao longo do século XVI, se

¹¹⁷ MELLO, Evaldo Cabral de. **Olinda Restaurada: Guerra e açúcar no Nordeste, 1630-1654**. São Paulo: Editora 34, 2007. p. 263.

¹¹⁸ A despeito de associarmos a incorporação da “guerra brasílica” nas práticas militares desenvolvidas no espaço colonial português ao contexto das guerras de conquista da Paraíba e do Rio Grande, ressalta-se que esta incorporação não se deu de forma exclusiva na região indicada. No mesmo período, desenvolviam-se também, em outras regiões da América portuguesa, processos que, *mutatis mutandis*, também favoreceram a incorporação de práticas da “guerra brasílica” em outras áreas, como na Bahia que, no final do século XVI e início do XVII, vivenciava um processo análogo, marcado pela repressão a levantes indígenas a quilombos; e, sobretudo, em São Paulo de Piratininga, que no final do século XVI dava início a um contexto que marcou fortemente sua história no século XVII, caracterizado por incursões pelos sertões, que tiveram entre seus principais objetivos a captura e escravização de índios. Sobre este período da história de São Paulo ver: MONTEIRO, John Manuel. **Negros da Terra: Índios e Bandeirantes nas origens de São Paulo**. São Paulo: Cia das Letras, 2013.

estabeleceu grande parte dos núcleos de ocupação portugueses na América, nos quais predominavam trechos de matas úmidas pertencentes ao bioma da Mata-atlântica. As distinções entre estas regiões, contudo, não se limitavam à dimensão física entre estes espaços.

Conforme destacado anteriormente, as zonas de ocupação portuguesas na costa norte-sul eram regiões predominantemente ocupadas por populações tupi à época dos primeiros contatos, no século XVI. Sobre os povos nativos estabelecidos ao longo da porção oriental da costa leste-oeste no século XVI, destaca-se que, a despeito de ser um litoral percorrido e minimamente reconhecido por embarcações européias desde o último ano do século XV¹¹⁹, poucas e não muito detalhadas são as referências em registros como mapas e documentos escritos sobre os povos que habitavam a região antes da expedição de Pero Coelho, mas estas referências nos levam a perceber que este trecho costeiro não seria um território predominantemente ocupado por populações tupi como a costa norte-sul.

A única referência que Gabriel Soares de Sousa faz acerca de povos nativos no trecho que se estende entre rio Jaguaribe e os lençóis maranhenses refere-se a informações transmitidas por Nicolau de Rezende, náufrago que teria encalhado nos baixos do Maranhão no início da década de 1570. Segundo Soares de Sousa:

Perdendo-se, haverá dezesseis anos, um navio nos baixos do Maranhão, da gente que escapou dele que veio por terra, afirmou um Nicolau de Rezende, desta companhia, que a terra toda ao longo do mar até este Rio Grande era escavada a maior parte dela, e outra cheia de palmares bravos, e que achara uma lagoa muito grande, que seria de 20 léguas pouco mais ou menos; e que ao longo dela era a terra fresca e coberta de arvoredo; e que mais adiante achara outra muito maior a que não vira o fim, mas que a terra que vizinhava com ela era fresca e escavada, e que em uma e em outra havia grandes pescarias, de que se aproveitavam os tapuias que viviam por esta costa até este Rio Grande, dos quais disse que recebera com os mais companheiros bom tratamento.¹²⁰

O “Rio Grande” ao qual Gabriel Soares faz referência no trecho acima e que por ele é denominado, na sequência, como “Rio Grande dos Tapuias” em referência aos povos que habitavam suas cercanias, corresponde ao rio Parnaíba¹²¹, sendo estes ditos “tapuias” muito

¹¹⁹ Aqui se faz referência às duas expedições que, sob o comando dos espanhóis Vicente Yañes Pinzón e Diogo de Lepe, vistas conjuntamente, percorreram, no ano de 1500, toda costa leste-oeste no trecho que compreende o atual litoral do Brasil. Sobre estas duas expedições ver: POMPEU SOBRINHO, Thomas. **Protohistória cearense**. Fortaleza: Edições UFC, 1980.

¹²⁰ SOUSA, Gabriel Soares de. **Tratado Descritivo do Brasil em 1587**. Recife: FJN, Ed. Massangana, 2000. p. 10.

¹²¹ Em razão da época em que escreveu o seu tratado, quando a conquista era limitada a frações da vasta zona costeira que descreve ao longo de sua obra, muitos trechos, portanto, parcamente conhecidos – e associado à natureza deste conhecimento: constituído coletivamente de forma fragmentária, ao longo de algumas décadas, por meio de informações transmitidas por fontes variadas, sobretudo por relatos de índios que conheciam a região e de exploradores que se aventuraram pela navegação e percurso por terra de trechos da

provavelmente índios tremembé: povos não pertencentes à matriz tupi e identificados em documentos do século XVII e início do XVIII como o principal grupo a ocupar o litoral situado nas proximidades do delta do Parnaíba, em trechos da costa que, atualmente, além do litoral do estado do Piauí, abrange partes do litoral leste do estado do Maranhão e do litoral oeste do estado do Ceará.

Sobre os índios tremembé, Yves d'Evreux – religioso que esteve no Maranhão no início da década de 1610 em meio ao empreendimento conhecido como França Equinocial – relata um conflito ocorrido entre um grupo de índios tupinambá do Maranhão (povo tupi que no início do XVII ocupava importantes parcelas da ilha Upaon-Açu¹²² e regiões do golfão maranhense) e seus grandes inimigos, os tremembé. É do relato de d'Evreux (com informações transmitidas pelos tupinambá do Maranhão) que podemos inferir a área de domínio dos tremembé àquela época. Diz o religioso que:

Nesse tempo a nação dos tremembés, moradora além da Montanha de Camussy [Ibiapaba], e nas planícies e areais do rio Turi [?], não muito distante das árvores secas e das areias brancas, e da pequena ilha de Santana, saiu sem esperar-se na floresta onde se aninham os pássaros vermelhos, e para os areais, onde se encontra o âmbar-gris, e se pesca grande quantidade de peixe com a intenção de surpreender os Tupinambás¹²³

Considerando que a referência espacial no discurso do padre é o Maranhão, dizer que os tremembé habitavam “*além da Montanha de Camussy*” indica que o grupo ocupava um trecho litorâneo a leste da Ibiapaba, que atualmente corresponde a parte do litoral oeste do estado do Ceará. Apesar de não sabermos que rio seria aquele denominado como “rio Turi”, a indicação de que este rio não fica muito distante das areias brancas (que entendemos tratar-se dos Lençóis Maranhenses) nos leva a entender que no início do século XVII, seus limites, a oeste, em termos costeiros estendiam-se para o que atualmente corresponde a uma significativa porção do litoral leste do estado do Maranhão.¹²⁴

vasta costa – é notável a recorrência de algumas denominações genéricas, comuns a vários marcos na costa como é o caso de “rio Grande” que, somente no trecho situado entre o golfão maranhense e Natal, Gabriel Soares de Sousa atribui a quatro rios; aqueles que atualmente são denominados como: rio Parnaíba, rio Açu (rio “grande” em tupi), rio Potengi e um “rio grande” que Gabriel Soares indica desaguar no rio Jaguaribe junto a sua barra, “rio grande” esse que o cronista indica corresponder àquela época à fronteira entre os povos tupis da nação potiguara e índios ditos tapuias.

¹²² Upaon-Açu trata-se da denominação em tupi da ilha em que foi criada a cidade de São Luís

¹²³ D'EVREUX, Yves. **Continuação das coisas mais memoráveis acontecidas no Maranhão nos anos de 1613 e 1614**. Brasília: Senado Federal, 2007. p. 143. Acerca dos povos tremembés nos séculos XVI e XVII ver ainda: BORGES, Joína Freitas. **Os senhores das Dunas e os Adventícios D'Além-Mar: primeiros contatos, tentativa de colonização e autonomia Tremembé na costa Leste-Oeste (século XVI-XVII)**. 2010. Tese (Doutorado em História) Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2010.

¹²⁴ O destaque aqui dado aos grupos tremembé, não corresponde a um entendimento de que este trecho costeiro fosse unicamente ocupado por essas populações; reflete antes de tudo um destaque que se apresenta nas

Uma parte significativa da porção oriental da costa leste-oeste à época em que se desenvolveu o processo de avanço português sobre a região era, portanto, ocupada por povos ditos “tapuias” que, à época, eram menos conhecidos pelos colonos estabelecidos na costa norte-sul de onde partiram as frentes de expansão para a região, sujeitos cujas experiências desenvolvidas nos tratos com os nativos no século XVI, tendiam a fazê-los privilegiar os contatos com populações tupi em razão das vinculações que foram se desenvolvendo com grupos pertencentes a esta matriz etno-linguística ao longo de décadas de conquista e estabelecimento português na América, e dos conhecimentos sobre eles (e com eles) constituídos em meio ao processo de aprendizado e adequação a um novo meio físico, que se desenvolveu em áreas onde estas populações predominavam na costa norte-sul.

Entre os aspectos que marcavam o predomínio cultural e preferência pelo contato e relacionamento com populações tupi, há que se destacar a importância da língua falada por estes povos que foi apropriada pelas agências de ocupação portuguesa na América como uma importante ferramenta no processo de expansão e consolidação de seus domínios no continente, especialmente nos dois primeiros séculos.¹²⁵

Sobre a importância da língua no processo de colonização, ressalta-se que o conjunto de variantes linguísticas falado pelas populações tupi serviu de base para a sistematização de uma língua franca, denominada como língua-geral¹²⁶ – que teve no padre Luis Figueira um de seus sistematizadores, pois foi o autor da segunda gramática escrita sobre este idioma¹²⁷ – que configurou-se como um referencial que, especialmente nos séculos XVI e

fontes coevas que fazem menção às populações que habitavam a região no final do século XVI e início do XVII. O conhecimento e destaque atribuído pelos portugueses aos Tremembé neste período, em grande medida, deveria decorrer (assim como no caso dos franceses) por meio de informações intermediadas por grupos tupi com os quais mantinham contato e aliança.

¹²⁵ Ao nos referirmos a “*agências de ocupação portuguesa na América*” buscamos com a idéia de “*agência*” destacar um conjunto heterogêneo de sujeitos envolvidos e engajados no processo de expansão dos domínios portugueses no Novo Mundo ao longo dos séculos XVI e XVII, conjunto este que, não era formado unicamente por portugueses – reinóis ou nascidos na colônia – incorporando também europeus de outras nacionalidades (como os franceses da expedição de Pero Coelho), negros (africanos ou crioulos) e, sobretudo, mestiços e indígenas aliados que, no contexto apreciado, foram figuras de grande relevância em meio às ações de expansão territoriais desenvolvidas por diversas agências europeias no continente americano, em razão do conhecimento que detinham do meio físico e social, de forma que tais agentes não eram integrados nestas ações somente para a ampliação e fortalecimento do contingente militar, mas também como elementos centrais na estruturação da estratégia dos avanços a serem desenvolvidos.

¹²⁶ Ao se referir às divisões e conflitos entre vários grupos identificados como populações tupi, Gabriel Soares de Souza destaca que, a despeito dos antagonismos entre vários segmentos destas populações, estes grupos falariam uma língua que, apesar de suas variações, poderia ser tomada como um idioma comum, ao indicar que: “E ainda que são contrários os tupiniquins dos tupinambás, não há entre eles na língua e costumes mais diferença da que têm os moradores de Lisboa dos da Beira” SOUSA, Gabriel Soares de. **Tratado Descritivo do Brasil em 1587**. Recife: FJN, Ed. Massangana, 2000. p. 51.

¹²⁷ Referimo-nos aqui à “*Arte de grammatica da língua brasilica*” escrita pelo Padre Luis Figueira no final da década de 1610 a segunda gramática escrita sobre a língua-geral, seguindo a “*Arte de Gramática da Lingoa mais usada na costa do Brasil*” escrita no século XVI pelo padre José de Anchieta.

XVII favoreceu a tendência de que os colonizadores privilegiassem e primassem pelo trato com povos pertencentes à matriz tupi nos processos de expansão dos quais participavam; seja para a captura de cativos, seja para o estabelecimento de novos núcleos de ocupação portuguesa para os quais necessitavam do apoio de grupos nativos¹²⁸.

Sobre a importância desempenhada pela língua-geral no processo de expansão portuguesa na América, Ângelo Alves Corrêa destaca que:

Tendo em vista as relações desenvolvidas entre os colonizadores e os indígenas, foi imediata a necessidade de se aprender a língua nativa, que rapidamente ganhou *status* de língua oficial na *terra brasilis*. Passando a ser amplamente utilizada na catequização dos indígenas, foi estudada com afincos pelos religiosos [...] Já na segunda metade do século XVII tem-se a simbiose entre o português e o denominado “tupi antigo” (mais semelhante ao dialeto falado pelos Tupi de São Vicente) denominada de “língua geral”, termo já empregado em períodos anteriores para se referir a língua tupinambá. O uso da “língua geral” foi amplamente difundido até sua proibição pelo Marquês de Pombal em 1759.¹²⁹

Ao analisarmos estes aspectos culturais de forte impacto para o processo de expansão portuguesa nos primeiros séculos da conquista associados às áreas em que se concentraram as ações de Pero Coelho, dos padres jesuítas e da Jornada do Maranhão no trecho situado entre o Rio Grande e o golfo maranhense; às zonas de predomínio dos grupos tremembé; e aos grupos contatados ao longo destas ações, entendemos que o processo de expansão para a costa leste-oeste desenvolvido no início do século XVII guiou-se pela busca em lastrear o avanço sobre a região por meio do estabelecimento preferencial de contatos e

¹²⁸ Sobre a preferência pelo contato com índios da matriz tupi, inclusive para o cativo, destaca-se que o ímpeto do expansionismo preador dos bandeirantes paulistas na primeira metade do século XVII concentrou fortes ações no assalto às reduções jesuíticas espanholas das províncias de Guairá e Tape na região de rios da bacia do Paraná-Paraguai em que havia predominância do aldeamento de índios guaranis e outras populações que, predominantemente, pertenciam ao mesmo tronco linguístico dos povos tupis. Luiz Felipe de Alencastro tece considerações acerca do destaque desempenhado pelo conhecimento dos idiomas das populações nativas da África e da América como um fator que poderia ser decisivo inclusive para a efetivação ou não do cativo de um determinado grupo ao longo do século XVII. Referenciando-se em texto do Padre Antonio Vieira, Alencastro destaca o desconhecimento do idioma de grupos de índios estabelecidos em territórios da atual região Centro-Oeste do Brasil como um elemento decisivo para a não efetivação da escravização de seus membros pelos integrantes da bandeira comandada por Raposo Tavares desenvolvida entre 1648-1651 que varou os sertões da América até o Amazonas. Conforme Alencastro: “Segundo Antonio Vieira, a bandeira malogrou porque os paulistas desistiram de cativar indígenas do centro-oeste cujas línguas desconheciam. ‘As línguas são totalmente diversas e elas foram só as que os defenderam dos homens de São Paulo, não bastando para isso nem a resistência, nem as armas, nem a multidão [de índios]’ ” ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul - Séculos XVI e XVII**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. p. 151.

¹²⁹ CORRÊA, Ângelo Alves. **Pindorama de mboia e iakare: continuidade e mudança na trajetória das populações tupi**. 2014. Tese (Doutorado em Arqueologia) – Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014. p. 31.

busca de alianças com alguns agrupamentos tupi dispersos ao longo do vasto território destacado, pois as ações desenvolvidas nas duas primeiras décadas do XVII concentraram suas atividades em seus trajetos rumo ao Maranhão, basicamente em três zonas específicas: a região do rio Jaguaribe, a região do rio Ceará e a região da Ibiapaba, zonas em que se concentravam grande parte dos agrupamentos tupi, que no início do século XVII, encontravam-se estabelecidos no espaço que separava o Maranhão da capitania do Rio Grande.

Como forma de evitar anacronismos e visando ressaltar a historicidade dos topônimos atribuídos às regiões a serem analisadas, entende-se como importante definir o que representavam no século XVII as regiões que denominamos como Jaguaribe, Ceará e Ibiapaba que serviram de bases para as principais atividades desenvolvidas na porção oriental da costa leste-oeste em meio às ações que objetivavam a expansão dos domínios portugueses para o Maranhão no início dos seiscentos.

A divisão da costa entre as três regiões indicadas, que atualmente correspondem a trechos pertencentes à porção norte do litoral do estado do Rio Grande do Norte e a porções do litoral do estado do Ceará ou próximas a ele, tem como referência a forma como esta região costeira era reconhecida no período por aqueles que atuaram no processo da conquista, o que corresponde aos lugares a que estes agentes mais destaque atribuíram em meio ao processo de expansão dos quais participaram, como é o caso de Martim Soares Moreno que, ao relatar sua participação na expedição de Pero Coelho de Sousa entre 1603 e 1604, disse que: “[...] logo que cheguei a Pernambuco fui com o Capitão-mor Pero Coelho de Sousa a descobrir e conquistar a província de Jaguaribe, Seara e Mel Redondo”¹³⁰. Soares Moreno revela, assim, a maneira como a porção oriental da costa leste-oeste era então percebida e dividida pelo olhar de agentes que, assim como ele, atuaram no processo de conquista desta vasta zona costeira, em meio a qual, destacavam as três regiões indicadas.

Considerando que “Jaguaribe” e “Ibiapaba”, topônimos atribuídos a duas das regiões, correspondem hoje em dia, respectivamente aos nomes de um rio e de uma serra, inseridos nos marcos geográficos do estado do Ceará (topônimo atribuído à terceira região em questão) cabe delimitarmos o que eram, e definir o que representavam, as três regiões destacadas por Martim Soares Moreno; regiões em que, ao longo de todo o século XVII, se

¹³⁰ MORENO, Martim Soares. Relação do Ceará. In: POMPEU SOBRINHO, Thomas; CÂMARA, José Aurélio; GIRÃO, Raimundo. **Três documentos do Ceará colonial**. Coleção História e Cultura: Fortaleza, 1967. p. 181. Ao se referir à região da serra da Ibiapaba, Martim Soares Moreno a denomina como “Mel Redondo” que, conforme destacado anteriormente, corresponde ao nome de uma liderança indígena da serra Ibiapaba à época da expedição de Pero Coelho de Sousa: Irapuã = Mel Redondo em tupi.

concentraram grande parte das ações das agências européias que atuaram na porção oriental da costa leste-oeste, fossem estas portuguesas, ou mesmo neerlandesas, à época da ocupação Companhia das Índias Ocidentais Neerlandesa entre 1630 e 1654.

Como região do Jaguaribe, referimo-nos, não somente ao rio Jaguaribe, mas a região mais oriental da costa leste-oeste, correspondendo ao trecho que, grosso modo se estenderia entre os baixos de São Roque e o rio que confere nome à região. Além do estabelecimento de uma pequena fortificação de efêmera duração (fortim de São Lourenço) próximo à foz do rio Jaguaribe, que foi levantada à época das ações de Pero Coelho, esta região gozou de destaque ao longo do século XVII, sobretudo pelas salinas nela existentes que, ao menos em parte, correspondiam às salinas concedidas em sesmaria no ano de 1605 por Jerônimo de Albuquerque a seus dois filhos (Antonio e Matias de Albuquerque) em uma região indicada como situada a cerca de 40 léguas ao norte de Natal.¹³¹ As salinas desta região ganharam destaque no século XVII, durante o comando de Gedeon Morris de Jonge no primeiro período de ocupação neerlandesa do forte do rio Ceará (1637-1644) em função do destaque que Morris de Jonge passou a conferir à exploração das salinas de Upanema situadas nas proximidades do rio Apodi, em território atualmente pertencente ao estado do Rio Grande do Norte¹³². Esta região teria o seu limite mais ocidental situado um pouco a oeste do rio Jaguaribe.

O foco nesta região ao longo das ações de conquista das duas primeiras décadas do XVII concentrou-se, sobretudo no rio Jaguaribe. Durante as ações de Pero Coelho de Sousa, a conquista do rio Jaguaribe foi uma condição expressa no regimento a ele passado pelo governador-geral Diogo de Boelho, no qual registrava-se a ordem de que se: “[...] descobrisse por terra o porto de Jaguaribe e se tolhesse o commercio dos estrangeiros, além de descobrirem-se as minas que na terra há, offerecendo-se pazes, em nome de Sua Majestade, a todo o gentio”¹³³. Gabriel Soares de Sousa, conforme já destacamos, indicava que o rio Jaguaribe se configuraria como um limite que, no litoral, marcaria a fronteira de ocupação dos povos potiguara com populações ditas tapuias no final da década de 1580, época em que

¹³¹ Os dados referentes a esta Sesmaria encontra-se disponível na Plataforma SILB, tendo como referência de identificação na plataforma: “RN_0201” Ver: <http://www.silb.cchla.ufrn.br/sesmaria/RN%200201> Acesso em: 26. out. 2018.

¹³² Sobre as ações na região do Jaguaribe no século XVII Ver: PEREIRA, José Higinio Duarte. Relatórios e cartas de Gedeon Morris de Jonge no tempo do domínio holandez no Brasil. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, Rio de Janeiro, v. 58, p. 237-319, 1895. ; KROMMEN, Rita. **Mathias Beck e a Cia. das Índias Ocidentais**. Fortaleza: UFC, 1994.

¹³³ Regimento que há de seguir o capitão-mor Pero Coelho de Souza na jornada e empreza, que por serviço de sua Majestade vae fazer. [21/01/1603] In: **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, Fortaleza, v.34, 1920. p. 231.

escreveu o seu tratado, quando se processava a conquista da Paraíba, o que nos leva a entender que, duas décadas antes do avanço das conquistas para a costa leste-oeste, o rio Jaguaribe, ao menos nas proximidades de sua foz, já era tido, aos olhos dos portugueses, como uma zona de ocupação de povos tupi na costa leste-oeste, sendo tomado à época como limite entre estas populações e populações ditas tapuias.

Como região da Ibiapaba, referimo-nos àquela cujo destaque estava centrado na serra que lhe confere o nome, não se restringindo, contudo, a ela. Situada no que atualmente corresponde à fronteira entre os estados do Ceará e Piauí, a Ibiapaba, caracterizava-se no início do século XVII por ser uma área de forte ocupação de grupos tupi (ditos “tabajara”) com os quais Pero Coelho de Sousa, os padres Francisco Pinto e Luis Figueira, e as forças da Jornada do Maranhão travaram contatos ao longo das ações que desenvolveram na região. A grande importância atribuída à serra perdurou ao longo do século XVII, o que se expressa pelo fato de a Ibiapaba ter se tornado, no período posterior à expulsão dos neerlandeses de Pernambuco em 1654, em um importante espaço de referência e interesse para o desenvolvimento de ações de catequese por parte de padres da Companhia de Jesus junto ao importante contingente populacional estabelecido na região.

Situada próxima ao litoral, a Ibiapaba tinha em Camocim, à margem esquerda do rio Coreaú, e na enseada de Jericoacoara, localidades próximas à porção norte da serra, os seus portos. Ao longo do século XVII, Jericoacoara e Camocim foram bases de fortificações de duração efêmera. A primeira dentre as fortificações levantadas na região foi o fortim de N. Sra. do Rosário, levantado em Jericoacoara em 1613, na primeira fase da Jornada do Maranhão. Já os neerlandeses tiveram uma pequena fortificação em Camocim durante sua primeira ocupação da capitania do Siará Grande (1637-1644), fortim cuja guarnição, assim como a do fortim do rio Ceará (também ocupado por neerlandeses neste período), foi trucidada por indígenas que puseram fim em 1644 ao primeiro período de ocupação neerlandesa da capitania.¹³⁴

Sobre a terceira e última região, deve-se ressaltar que, se atualmente o termo “Ceará” refere-se a uma unidade política que territorialmente abarca grande parte das três regiões aqui destacadas, durante o século XVII, o dito topônimo referia-se a uma região bastante restrita. Ao descrever a costa entre Natal e o Maranhão, em um relato produzido no ano de 1618, no qual defende a importância da manutenção da ocupação portuguesa na região

¹³⁴ Sobre a região da Ibiapaba ver: VIEIRA, Padre Antônio. **Relação da missão da Serra de Ibiapaba**. Coimbra: Edições Almedina, 2006.; PEREIRA, José Higinio Duarte. Relatórios e cartas de Gedeon Morris de Jonge no tempo do domínio holandês no Brasil. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, Rio de Janeiro, v. 58, p. 237-319, 1895.

Acerca das populações nativas estabelecidas no início do século XVII nesta região específica, o que se pode dizer é que o Ceará formava, juntamente com as duas outras regiões destacadas, o conjunto de território nos quais concentravam-se os agrupamentos de populações tupi da costa leste-oeste situados a leste da região do golfo maranhense, agrupamentos que correspondiam a uma minoria tupi em meio a uma região que era predominantemente ocupada por povos ditos “tapuias”.

A despeito de Gabriel Soares de Sousa indicar na década de 1580 que a zona de ocupação dos potiguara na costa leste-oeste tinha no rio Jaguaribe o seu limite ocidental, no início do século XVII a região do Ceará já configurava-se como área que, era ocupada por grupos potiguara, grupos que, ao menos em parte, correspondiam a uma diáspora que migrara de trechos da costa norte-sul para a região nas últimas décadas do século XVI. Isto é o que se pode deduzir com base nos relatos transmitidos por Jan Bautista Syens, que em novembro de 1600 aportou na enseada do Mucuripe em uma embarcação que partira do porto de Texel, nos Países Baixos, a 28 de agosto do dito ano.

No relato acerca dos dias em que o barco permaneceu ancorado na enseada do Mucuripe, Jan Bautista Syens faz referência a Cayone, membros da tripulação da dita embarcação que segundo o autor do relato: “[...] avait demeuré parmi le sauvages de Rio Grande et il semble que c’est sur ces indications que cette expédition fût organiséer”¹³⁶ O relato nos leva a crer que Cayone fosse um europeu (provavelmente francês) que teria vivido entre os potiguara no Rio Grande e que de lá teria fugindo para a região do rio Ceará à época em que os portugueses lutavam contra os potiguara para a efetivação da conquista do Rio Grande, pois segundo seu relato sabemos que:

Quand Potte sud fut prit, en 1597, par les portugais, Cajonen et sa compagnie se retirèrent parmi les cannibales. Ils furent six semaines en route. Ils passèrent cinq rivières, dont la quatrième se nomme Zuponim, la cinquième Rio Cannibales ou parmi Le cannibales Sianwaryppe. Après celle-ci vient encore une petite rivière nommée Warrayppe, puis Epparopjap puis Awaranne et ensuite Mokoroe¹³⁷

¹³⁶ Segundo Syens, Cayone: “[...] teria vivido entre os selvagens do Rio Grande” entenda-se os índios potiguara do Rio Grande e que “parece que foi por suas indicações que esta expedição foi organizada” [tradução nossa]. GERRITZ, Hessel. Journaux et nouvelles tirées de la bouche de marins hollandais et portugais de la navigation aux Antilles et sur les côtes du Brésil. Manuscrit de Hessel Gerritsz traduit pour la Bibliothèque Nationale de Rio de Janeiro par E. J. Bondam. In: **Annaes Da Biblioteca Nacional**, Rio de Janeiro, v. 29, p. 97-179, 1907. p. 158.

¹³⁷ “Quando ‘Potte sud’ foi tomado, em 1597, pelos portugueses, Cajonen e sua companhia se retiraram em meio aos canibais. Estiveram seis semanas em rota. Atravessaram 05 rios, dos quais o quarto chamava-se ‘Zuponim’, o quinto ‘Rio Cannibales’ ou entre os canibais ‘Sianwaryppe’. Depois deste, vinha ainda um pequeno rio denominado ‘Warrayppe’, na sequência ‘Epparopjap’, depois ‘Awaranne’ e em seguida ‘Mokoroe’ ” [tradução nossa]. GERRITZ, *op.cit.*, p. 160. Acerca dos topônimos apresentados no início e no final da citação destacamos que o último “Mokoroe” corresponde à enseada do Mucuripe, já o primeiro “Potte sud” entendemos que se trate de referência à margem direita do rio Potengi, onde os portugueses

O relato indica que, após as investidas portuguesas sobre o Rio Grande, Cayone teria percorrido importante parcela da costa leste-oeste, tendo, ao longo deste trajeto, passado pela enseada do Mucuripe. Conforme o relato de Syens, a viagem da embarcação – que permaneceu por alguns dias no Mucuripe em contato com grupos indígenas locais comerciando gêneros da terra, abastecendo-se de água e mais gêneros para consumo da tripulação e buscando averiguar a existência de minerais preciosos no que se entende tratar-se da serra de Maranguape – teria sido organizada a partir de indicações transmitidas por Cayone.

Supomos, assim, que a passagem e estadia do barco na enseada teria se dado em decorrência das relações que Cayone manteria com índios que provavelmente fizeram com ele o percurso entre o Rio Grande e a enseada do Mucuripe, onde teriam se estabelecido e, com quais, Cayone retomava contatos após ter seguido para a Europa, elemento que a despeito de não ser indicado no relato, certamente se deu em alguma embarcação que aportara pela a costa leste-oeste, pouco após a migração e estabelecimento do grupo na região.

Sobre os índios contatados no Mucuripe, Syens relatou ter ido a uma aldeia deste grupo situada entre o litoral e uma montanha que entendemos corresponder à serra de Maranguape que seria formada por cerca de “5.000 almas”. A referência de que a expedição se dera com base em indicações de Cayone – fugido do Rio Grande poucos anos antes, muito provavelmente em meio a este grupo – nos leva a acreditar que estes cerca de 5.000 índios que nesta grande aldeia: “[...] s’y trouvaient presque tous reunis parce qu’ils redoutaient un attaque de leurs ennemis”¹³⁸ se tratasse de um grupo de índios potiguara recentemente estabelecidos na região do rio Ceará e que para lá teriam fugido em razão da conquista do Rio Grande e do processo de expansão portuguesa pelas regiões por eles anteriormente ocupadas, de onde entendemos que a ameaça de ataque de inimigos a que fazem menção e que os obrigava a viverem conjuntamente em um grande agrupamento, reflita o estabelecimento recente deste grupo na região, pois seus inimigos poderiam tratar-se tanto de portugueses (cujo avanço os impuseram a migração) quanto a outros grupos indígenas, ditos tapuias, que habitavam a região, o que nos leva a destacar que o processo de expansão portuguesa ao norte

construíram o forte dos Reis Magos. “Potte Sud”, nesta medida, corresponderia à margem direita do rio Potengi que, em razão de encontrar-se ao sul (em função da disposição em que corre o sentido da costa em que deságua o rio) teria sido denominado como “Potte Sud”, ou seja, “Potengi sul”.

¹³⁸ “[...] nela se achavam quase todos reunidos porque temiam um ataque de seus inimigos” GERRITZ, Hessel. *Journaux et nouvelles tirées de la bouche de marins hollandais et portugais de la navigation aux Antilles et sur les côtes du Brésil*. Manuscrit de Hessel Gerritsz traduit pour la Bibliothèque Nationale de Rio de Janeiro par E. J. Bondam. In: **Annaes Da Biblioteca Nacional**, Rio de Janeiro, v. 29, p. 97-179, 1907. p. 158.

de Itamaracá, iniciado na década de 1570, para além de conflitos com grupos indígenas aliados a franceses, também foi responsável por um gradual processo de deslocamento de alguns agrupamentos tupi para a costa leste-oeste.

Neste aspecto, parcelas das populações potiguara que habitavam estes trechos litorâneos da costa leste-oeste assemelhavam-se àquelas populações tupi, ditas tabajara, que no início do século XVII habitavam a Ibiapaba, grupos que também tinham origem na costa norte-sul cuja migração e estabelecimento na serra remontariam, contudo, a um período um pouco mais recuado no tempo. Em ambos os casos, as motivações que geraram os deslocamentos destas populações tupi entre as regiões de origem na costa norte-sul e as zonas de posterior estabelecimento na costa leste-oeste encontravam-se associadas ao processo de expansão portuguesa sobre os territórios em que encontravam-se assentados durante a segunda metade do século XVI.

As populações tupi que habitavam a serra da Ibiapaba no início do século XVII – com as quais Pero Coelho, os padres jesuítas e as forças da Jornada travaram contatos – estabeleceram-se na região a partir de uma grande onda migratória de grupos tupi com origem na costa norte-sul. Mesmo que não nos seja possível identificar a zona em que tais grupos encontravam-se previamente estabelecidos antes de migrarem, em meados do século XVI, é possível saber – a partir do relato do padre Claude D’Aubbeville, que travou contato com índios estabelecidos no Maranhão que se auto-denominavam “tupinambá” quando por lá esteve na década de 1610 – que esta grande migração foi motivada por conflitos resultantes do processo de expansão portuguesa na costa norte-sul. Conforme o relato de D’Aubbeville:

[...] os índios do Maranhão julgam existir no Trópico de Capricórnio um belo país a que chamam *Caetê*, floresta grande, porque aí existe grande quantidade de matas e de florestas repletas de árvores de incrível grossura, e de admirável altura; aí habitaram eles no passado. E por serem considerados os mais valentes e os maiores guerreiros, usavam o nome de *tupinambá*, que conservaram até agora. Apoderando-se os portugueses dessa região de *Caetê*, quiseram também sujeitar os habitantes a suas leis. Os Tupinambás, porém, são livres por natureza e inimigos da sujeição, por isso, preferiram abandonar o seu próprio país a se entregarem aos portugueses. Assim fizeram embrenhando-se nos matos e nas mais recônditas florestas. Mas não se sentindo aí muito seguros, porque seus inimigos os perseguiram por toda parte com ódio de morte, tomaram a resolução de atravessar campos e desertos. Caminharam tanto que, finalmente, atingiram quase o Equador, onde encontraram o grande Oceano que os impediu de ir além, contendo-lhes os passos do lado direito, assim como o fazia do lado esquerdo o rio Amazonas. Não podendo continuar, e não ousando recuar de receio de seus inimigos, resolveram ficar nessa região, uns à beira-mar, os quais por isso se chamam *paranã euguaré* (habitantes do mar), outros na grande montanha de Ibiapaba os quais denominaram *Ibouiapab euguaré* (habitantes da Ibiapaba). Apoderaram-se alguns da grande ilha do Maranhão [...] Estes foram chamados *maranhã euguaré* (habitantes do Maranhão). Outros ainda permaneceram às margens do rio Tabucuru [Itapicuru] e se chamaram *tabucuru euguaré* (habitantes do Tabucuru). Outros localizaram-se ao longo do rio Mearim e

ficaram denominados *Meari eugware* (habitantes do Mearim). Outros finalmente concentraram-se em Comá, Pará de leste e Pará de oeste, e também em Caieté, à beira-mar, espalhando-se por aí, derivando-se seus nomes dos lugares de suas residências, mas conservando todo, entretanto o nome de tupinambá que serve até hoje para qualificá-los.¹³⁹

O relato de D'Aubbeville dá conta da origem comum de uma série de agrupamentos tupi que se distribuíram em territórios dispersos ao longo da costa leste-oeste e zonas a ela próximas em um trecho situado entre a serra da Ibiapaba e a bacia amazônica e que tiveram na região do golfo maranhense e na bacia de rios que nele deságuam (como o Itapicuru e o Mearim) uma importante área de concentração dos novos assentamentos de alguns agrupamentos destas populações. Em trabalho no qual estuda a organização social dos índios tupinambá, Florestan Fernandes discute este grande processo de migração de povos tupi para a costa leste-oeste, indicando que:

[...] os índios Tupi, que povoaram os territórios compreendidos entre a serra da Ibiapaba e o Amazonas procediam provavelmente da Bahia e Pernambuco. Tiveram contatos prolongados com os portugueses e adquiriram um conhecimento íntimo do processo de desenvolvimento da colonização portuguesa. As migrações ocorreram em ondas sucessivas depois de 1562. Primeiramente o movimento dirigiu-se para o interior; depois tomou a direção do norte, detendo-se na foz do Amazonas. Delas participara principalmente índios Caeté e Tupinambá, sem que se possam excluir índios de outros grupos tribais, como os Potiguar. No Maranhão, e no Pará, continuaram, em grande parte, solidário. Com exceção dos povoadores, da região do[sic] Ibiapaba, os demais conservaram-se aliados e amigos.¹⁴⁰

A despeito de Gabriel Soares de Sousa denominar como “tupinambá” em seu tratado, de forma específica, segmentos de populações tupi cujos estabelecimentos encontravam-se situados *grosso modo* em trechos do litoral situados entre o rio São Francisco e a região da baía de Todos os Santos, Florestan Fernandes entende que esta grande diáspora tupi – oriunda da costa norte-sul e que ocupou territórios situados entre a serra da Ibiapaba e a bacia amazônica a partir de meados do século XVI – a despeito de se autodenominar (conforme o relato do padre D'Aubbeville) como “tupinambá” não corresponderia unicamente a populações assim denominadas por Gabriel Soares de Sousa, pois seria formada por agrupamentos de índios originalmente dispersos por uma faixa costeira bem mais dilatada ao longo da costa norte-sul e que agregariam grupos tupinambá, caeté e potiguara (conforme as denominações adotadas pelo cronista quinhentista); todos eles, contudo, pertencentes à matriz tupi.

¹³⁹ D'AUBBEVILLE, Claude. **História da missão dos padres capuchinhos na ilha do Maranhão e terras circunvizinhas**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2008. p. 281- 283.

¹⁴⁰ FERNANDES, Florestan. **A Organização Social dos Tupinambá**. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1963. p. 46-47.

A autodenominação de tão heterogêneo grupo como “tupinambá”, conforme observado no relato do padre D’aubbeville, nos chama novamente atenção aos problemas referentes às denominações empregadas para nomear alguns agrupamentos indígenas; problemas que conforme indicado, vêm sendo destacados desde Varnhagen, que já chamava atenção em meados do século XIX para as denominações distintas pelas quais um mesmo agrupamento indígena por vezes era apelidado em fontes diversas. Esta problemática, associada ao relato do padre D’Aubbeville, nos leva também a levantarmos um questionamento acerca da denominação “Caeté” indicada por Gabriel Soares de Sousa para denominar de forma específica um conjunto de grupos de populações tupi que predominava à época do início da ocupação portuguesa da América em trechos costeiros situados entre o rio Paraíba e o rio São Francisco, denominação que, para além de ter sido associada a segmentos específicos de populações tupi, faz referência no idioma destes povos a regiões com características física bastante específicas que estão diretamente associadas aos movimentos migratórios desenvolvidos por estes povos.

Conforme o relato de D’Aubbeville, os grupos com os quais manteve contato no Maranhão – bem como os que, assim como estes, integraram a grande diáspora tupi que se assentou em territórios da costa leste-oeste – seriam oriundos de uma zona de “Caeté”, entenda-se uma zona de floresta úmida, que corresponderia a trechos da Mata Atlântica, que, a despeito de não serem bem especificados no relato do padre, provavelmente correspondam áreas situadas no que atualmente corresponde aos limites litorâneo do estado de Pernambuco e a trechos da região do Recôncavo Baiano: áreas de “caeté” do bioma da Mata Atlântica em que se processaram intensas ondas de expansão dos domínios portugueses durante o terceiro quartel do século XVI.

O relato transmitido pelo padre dá conta de que estas populações, após embrenharem-se “nos matos e nas mais recondidas florestas” – sinal de que teriam abandonado a faixa costeira – e temendo serem perseguidos por seus inimigos “tomaram a resolução de atravessar campos e desertos” o que revela uma travessia por territórios fisicamente bastante distinto de suas regiões de origem, como à vasta zona de caatinga e enclaves de cerrado que separam os dois biomas em que predominam zonas de “caeté”: a Mata Atlântica (da qual originavam-se estas populações) e a Floresta Amazônica na qual parcela destas populações se estabeleceu¹⁴¹.

¹⁴¹ Segundo Thomaz Pompeu Sobrinho: “Os índios chamam verdadeiros os matos frondosos, as florestas altas, as matas driáticas que, em língua tupi, tinham o nome **Caeté**, alteração de **caa**, mato vegetação, **até**, sufixo de reforço, aumentativo, significando também: por excelência, verdadeiro, real, principal.” POMPEU

Observando-se as regiões em que os agrupamentos pertencentes a esta grande diáspora tupi se estabeleceram após o processo migratório do qual fizeram parte, há de se perceber uma correspondência entre as áreas de origem na costa norte-sul e aquelas nas quais estas populações vieram a distribuir-se em seus novos assentamentos. Se a região do baixo Amazonas, na qual parcela desta diáspora assentou-se, encaixa-se de forma clara na definição de “caeté” empregada pelas populações tupi, as regiões da serra da Ibiapaba, bem como parcelas do Maranhão, nas quais estes povos estabeleceram-se, mesmo que constituindo-se em territórios marcados pela transição de biomas, correspondem a zonas que originalmente caracterizavam-se pela presença de matas úmidas de grande porte, o que entendemos ter se tratado de fator essencial para a distribuição territorial dos assentamentos desta 1ª diáspora tupi em territórios da costa leste-oeste, pois estas similaridades possibilitaria a estas populações a manutenção, ao menos em parte, de um modo de vida próximo àquele vivido em suas regiões de origem na costa norte-sul, o que não ocorreu com parcelas das populações potiguara que posteriormente avançaram sobre o litoral da costa leste-oeste após serem empurradas pelo avanço da ocupação portuguesa ao norte de Itamaracá na últimas décadas do século XVI. Sobre estas distinções, Boogaart e Parker indicam que:

Com a Conquista de Pernambuco pelos portugueses, entre 1560 e 1580, dez mil tobajaras, um grupo tupi, foram obrigados a migrar [...] Alguns deles assentaram na Ilha do Maranhão onde, em 1613-1614, contaram aos missionários franceses sobre suas experiências. Outros grupos tupis escolheram a Serra de Ibiapaba. Ambas as áreas eram ricas em florestas e lhes teriam permitido continuar o modo de vida ao qual estavam acostumados, combinando horticultura com caça e coleta. A partir de 1587, a conquista portuguesa da Paraíba e do Rio Grande gerou uma segunda onda de migração tupi. Os potiguares assentaram nas terras áridas ao longo da costa do Ceará, o que provavelmente, forçou-os a simplificar sua horticultura e gastar mais tempo caçando e coletando, tornando-se neste aspecto mais semelhantes aos tapuias.¹⁴²

Estas especificações nos remetem ao relato do Padre Luis Figueira que, ao deixar a aldeia liderada pelo índio potiguara Cobra Azul, disse ter sido acompanhado por parcela do grupo liderada pelo filho do principal que, conforme o padre Figueira: “[...] desejava muito de vir comigo para caete p. curou cõ muitas veras de trazer o pay e todos os seus parentes”¹⁴³.

SOBRINHO, Thomas; CÂMARA, José Aurélio; GIRÃO, Raimundo. **Três documentos do Ceará colonial**. Coleção História e Cultura: Fortaleza, 1967. p. 114. “Caeté”, assim, difere de “Caatinga” que, conforme o dicionário tupi é um vocábulo originário de “*caá-t-enga*” que significa “mato ralo” Ver: <http://www.dicionariotupiguarani.com.br/dicionario/caatinga/>. Acesso em: 25. mar. 2018.

¹⁴² BOOGAART, Ernest van den; PARKER, Rebecca Brien. **Informações do Ceará de Georg Marcgraf** (junho-agosto de 1639). Rio de Janeiro: Index, 1994. p. 33.

¹⁴³ FIGUEIRA, Luis. Relação do Maranhão. In: POMPEU SOBRINHO, Thomas; CÂMARA, José Aurélio; GIRÃO, Raimundo. **Três documentos do Ceará colonial**. Coleção História e Cultura: Fortaleza, 1967. p. 107-108.

Entende-se assim que “caeté” refere-se, neste caso específico, a Pernambuco, para onde o Padre Figueira voltaria e que tratava-se de uma zona em que no início da ocupação portuguesa da região predominariam, portanto, dois “Caetés”: a floresta úmida de grande porte e as populações tupi que à época do início da ocupação portuguesa da América, conforme Gabriel Soares de Sousa, ocupavam as zonas costeiras situadas entre os rios Paraíba e São Francisco.

Entendendo as concepções diversas compartilhadas entre sujeitos com referenciais distintos como o padre Figueira (que produziu o relato) e os índios potiguara liderados por Cobra Azul (bem como os demais com os quais o padre travou contato ao longo de sua atuação na região), há que se entender que, se o padre Figueira retornaria a Pernambuco, os índios liderados pelo filho de Cobra Azul, desejavam partir (se não mesmo retornar) para o “caeté”, uma região fisicamente bastante distinta daquelas em que então encontravam-se assentados.

Associando-se as referências ao emprego do termo “caeté” (denominação atribuída a um grupo indígena e a um tipo de bioma) e a já discutida problemática referente às denominações atribuídas a grupos indígenas, entendemos que o termo “caeté” atribuído ao grupo indígena a que Gabriel Soares de Sousa faz referência, possa corresponder a uma metonímia, de onde entendemos que com a experiência das conquistas européias na região possa ter passado a ser adotada como etnônimo fazendo referência a grupos tupi que habitavam uma determinada região. Entendemos assim que, com o tempo, “os grupos tupi estabelecidos no Caeté” possam ter passado a ser identificados como os “tupi Caeté” conforme os denomina, no final do século XVI, Gabriel Soares de Sousa.

Este entendimento ganha força quando associamos as referências a caeté (como a do filho do principal que ao acompanhar o padre que retornava a Pernambuco dizia que desejava “ir para Caeté”), na medida em que a Mata Atlântica – a despeito de ser percebida como um bioma que no litoral da costa norte-sul estendia-se originalmente de forma continua pelas costas do Rio Grande do Norte até Santa Catarina – assim como os demais grandes biomas, não é uniforme, sendo marcada por grandes variações no perfil das matas que originalmente a compunham, muitas das quais de perfis bastante distintos entre si, como é o caso de áreas de mangue, restinga (algumas das variações litorâneas da Mata Atlântica) quando comparadas às matas frondosas como era o caso daquelas que predominavam no litoral compreendido entre o que atualmente corresponde ao norte de Alagoas e o sul da Paraíba que, quando comparadas às regiões costeiras a elas imediatas (tanto ao norte quando ao sul), caracterizam-se por serem matas mais densas e úmidas.

Foi, por excelência, ao longo desta específica zona de “caeté”, que ao longo dos séculos se expandiu o “Nordeste Açucareiro”, e foi a zona em que se deu o primeiro grande avanço das conquistas em meados do século XVI, de modo que, ao final do século, quando Gabriel Soares de Sousa escreveu seu relato, as populações que habitavam a região no início do XVI já havia vivenciado profundas transformações decorrentes da ação portuguesa no espaço, o que propiciaria esta provável ressignificação do termo “caeté”.

Considerando a problemática das denominações aplicadas aos povos indígenas cabe ainda discutir a denominação pela qual os agrupamentos tupi que se estabeleceram na serra da Ibiapaba passaram a ser conhecidos. Se “tabajara” – conforme discutido previamente – tratava-se de um termo adotado pelas populações tupi para designar um agrupamento inimigo, também tupi, e que foi sendo apropriado como etnônimo por alguns grupos em meio ao avanço do processo de colonização e das reorganizações destas populações a partir dos conflitos dela decorrentes; Florestan Fernandes credita a denominação “tabajara” atribuída aos índios da Ibiapaba aos conflitos ocorridos entre os agrupamentos tupi que participaram da grande migração de meados do século XVI, inimizades das qual teria se originado a denominação “tabajara” pela qual os índios da serra passaram a ser conhecidos, mas que corresponderia a uma denominação mutuamente atribuída entre as populações tupi da serra e parcelas daquelas que se estabeleceram no Maranhão.¹⁴⁴

A análise do processo de dispersão das populações tupi ao longo da costa leste-oeste nos leva a perceber que, precedendo em alguns anos à expansão portuguesa sobre a região, ocorreu um processo similar protagonizado por agrupamentos tupi que, em contextos diversos, deslocaram-se ao longo da segunda metade do século XVI de porções da costa norte-sul rumo a territórios situados ao largo da costa leste-oeste, onde estabeleceram-se em razão do avanço português sobre territórios por eles previamente ocupados e que, levando-se em consideração as zonas em que se concentraram as ações portuguesas em seu processo de avanço sobre porção oriental da costa leste-oeste, as diásporas tupi estabelecidas na região (que possuíam um histórico de contato prévio com os portugueses, mesmo que marcado por conflitos) foram incorporadas na estratégia de avanço português sobre a costa leste-oeste como um esteio a pavimentar o caminho para o Maranhão (e em sua sequência ao Amazonas), pois, conforme a análise das experiências das ações desenvolvidas nas duas primeiras décadas do século XVII, foi preferencialmente com estas populações que se buscou estabelecer contatos.

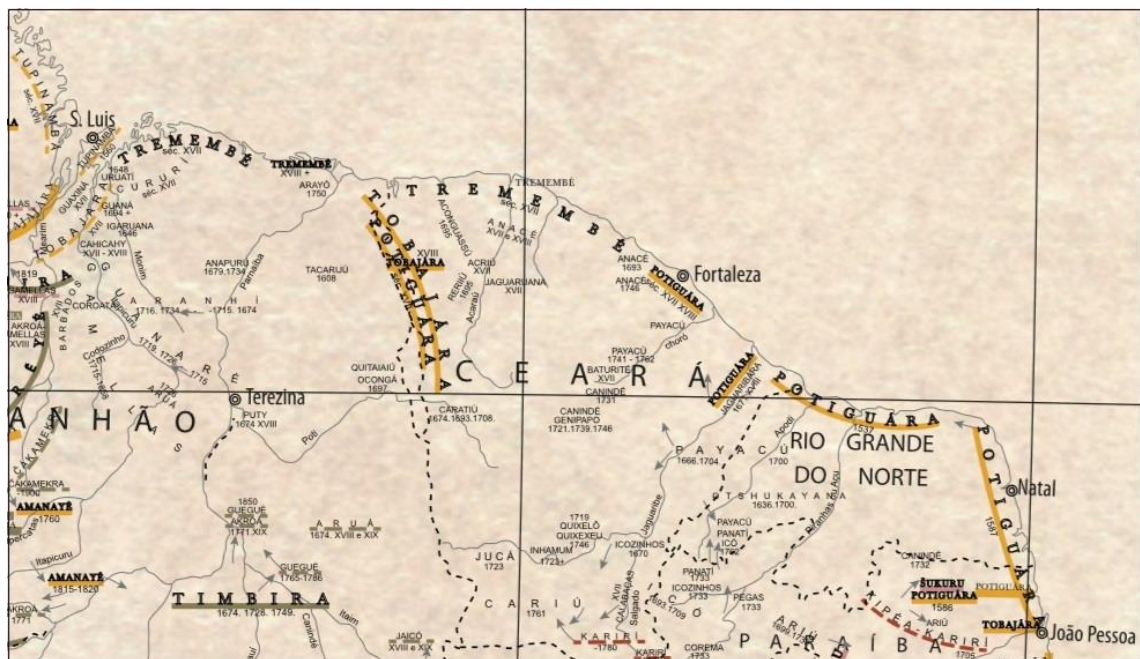
¹⁴⁴ FERNANDES, Florestan. **A Organização Social dos Tupinambá**. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1963. p. 46.

As regiões de Jaguaribe, Ceará e Ibiapaba, caracterizavam-se, portanto, por serem as únicas regiões situadas a leste do golfão maranhense em que, no início do século XVII, se concentravam agrupamentos tupi, que correspondiam a uma minoria em uma área predominantemente ocupada por povos ditos tapuia. Se a região da Ibiapaba configurava-se como uma zona com forte presença de grupos ditos tabajara, a região do Ceará como um todo e parcela da região do Jaguaribe, (especialmente a porção baixa do rio Jaguaribe e suas proximidades), foram às principais zonas nas quais se dispersavam grupos potiguara que, conforme fontes do período, ao menos em parte, é possível de serem identificados como grupos que migraram para esta região em decorrência dos conflitos decorrentes do processo de expansão portuguesa no final do século XVI.

A configuração indicada encontra-se claramente representada no mapa etno-histórico elaborado pelo etnólogo alemão Curt Nimuendajú no qual o autor apresenta um conjunto de referenciais de assentamentos (no espaço e no tempo) de uma série de grupos indígenas no território brasileiro em meio aos quais os povos identificados como pertencentes à matriz tupi são destacados por meio de marcações em amarelo abaixo de suas respectivas denominações que se encontram dispostas nas regiões por eles ocupadas em um determinado período também indicado. Conforme se observa no trecho do mapa correspondente à região analisada, identifica-se a correspondência espacial das zonas de distribuição territorial das populações tupi no espaço destacado nos séculos XVI e XVII com as áreas em que se concentraram as ações de expansão portuguesas no território situado a leste do Maranhão no início do século XVII.

No mapa é possível perceber a sequência territorial da distribuição de grupos potiguara do setentrião da costa norte-sul até o rio Jaguaribe, área que englobaria o espaço correspondente à destacada “região do Jaguaribe”; um enclave de assentamento de grupos potiguara na região do Ceará; e uma predominância de grupos ditos tabajara/potiguara na região da Ibiapaba. Para além deste aspecto, o mapa também evidência que o território costeiro situado entre a região do Ceará e área do golfão maranhense (área que além de ser o foco principal das ações de expansão na costa leste-oeste no período, era aquela na qual reaparecem sequências de zonas de ocupação de povos tupi nos séculos XVI e XVII) corresponde a um trecho predominantemente ocupado por grupos tremembé, que conforme já discutido eram tidos como “tapuias”.

Imagem 1 – Distribuição das populações nativas da porção oriental da costa leste-oeste em detalhe do mapa etno-histórico de Curt Nimuendajú



Fonte: NIMUEDAJÚ, Curt. **Mapa etno-histórico do Brasil e regiões adjacentes**. 2. ed. – Brasília: IPHAN, IBGE, 2017. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/indl/pagina/detalhes/1574/>. Acesso em: 25. abr. 2018.

A observância de uma correspondência entre as áreas em que se concentraram as ações desenvolvidas pelas frentes de expansão portuguesas na porção oriental da costa leste-oeste no processo de avanço rumo ao Maranhão e a distribuição dos assentamentos tupi ao longo desta região, nos levam a entender que essa associação não constituía-se em mero acaso, tratando-se, por seu turno, em uma indicação da forte influência exercida pelas populações nativas, (especialmente tupi) em meio às ações desenvolvidas ao longo deste processo. Diante desta constatação, percebe-se que a influência das populações tupi no processo de avanço rumo ao Maranhão no início do século XVII não esteve restrita à já destacada presença de índios potiguar e tabajara das capitanias da Paraíba e do Rio Grande (aliados recentes dos portugueses) na composição das forças militares e povoadoras que atuaram ao longo deste processo; tendo estado também fortemente presente na organização da estratégia de avanço territorial das conquistas no início do século XVII, dado o conhecimento que parcela dos agentes que atuaram nestas frentes certamente teria do espaço sobre o qual se buscava avançar e, sobretudo, do conhecimento, do contato e das relações que já se mantinha com grupos pertencentes à diáspora tupi estabelecida na costa leste-oeste, antes mesmo da efetivação do avanço português sobre a região.

Em estudo no qual desenvolvem uma análise dos espaços afro-indígenas em um mapa produzido à época da dominação neerlandesa sobre as capitanias do norte do Estado do Brasil, Bartira Barbosa e José Alonso percebem e discutem: “[...] detalhes sobre a participação de afro-indígenas nas estratégias políticas e militares e nas ações científicas voltadas ao controle territorial e suas comunicações”¹⁴⁵. Nesta discussão, os autores chamam atenção para o fato de que:

Os mapas e os textos que se fizeram sobre estas relações interétnicas focavam principalmente as áreas coloniais conquistadas e seus contornos onde viviam populações nativas ainda em liberdade. Sobre esta periferia dos espaços coloniais, portugueses, castelhanos e holandeses, aproveitavam os saberes nativos recolhidos por informações orais e por imagens nas quais eram representados os espaços socioculturais e as toponímias de maneira própria e suscetível a serem compreendidas por europeus [...] Os detalhes das informações apontam para uma fundamental participação de indígenas, afro-indígenas, caboclos e afro-americanos como intérpretes, intermediários, colaboradores informantes locais e testemunhas oculares.¹⁴⁶

Barbosa e Alonso consideram, assim, que:

Não contar com a existência de uma história territorial indígena e afro-indígena quando da colonização e continuar acreditando que todos participaram apenas como escravos e aldeados em missões no processo da formação colonial é apagar suas raízes e estratégias de luta em defesa de seus territórios.¹⁴⁷

Se as informações passadas por figuras intermediárias como nativos, mestiços ou mesmo europeus e naturais da colônia que fossem conhecedores de línguas e povos locais configurou-se como referência essencial para a percepção espacial e representação em mapas de espaços e territórios contíguos, mas não integrados às zonas de efetiva colonização, estas mesmas informações e os agentes que as transmitiam devem ser percebidos como figuras de destaque na organização das ações de conquistas de novos territórios como foi o caso do avanço das conquistas portuguesas para a costa leste-oeste no início do século XVII, como figuras que, devido ao conhecimento por eles detidos, ajudaram a moldar a configuração espacial que se desenhava a partir do avanço dos limites territoriais dos domínios portugueses na América.

A busca em basear o avanço rumo ao Maranhão por meio do estabelecimento de contatos e alianças com populações tupi distribuídas ao longo do território que separava o Maranhão da costa norte-sul e de que este avanço não se deu de forma aleatória, fica ainda

¹⁴⁵ BARBOSA, Bartira Ferraz; ALONSO, José Luis Ruiz-Peinado. Espaços Afro-indígenas no mapa Brasília qua parte paret Belgis. In: NOGUEIRA, Antonio Gilberto Ramos; SILVA FILHO, Antonio Luiz Macêdo e. (org.) **História e Historiografia: Perspectivas e Abordagens**. v. 01. Recife: Editora da UFPE, 2014. p. 210

¹⁴⁶ *Ibid.*, p. 209-210.

¹⁴⁷ *Ibid.*, p. 214.

mais claro ao observarmos de forma conjunta os percursos desenvolvidos por terra – marcados pelo imperativo de um contato mais estreito com as populações nativas estabelecidas no território sobre o qual se avançava do que a navegação de cabotagem – em meio às ações que buscaram o avanço rumo ao Maranhão no início do século XVII, especialmente o caminho percorrido pelos padres jesuítas, que, por não contarem com forças militares que os amparassem diante de ameaças, deve ser visto como o que mais claramente revela as bases sociais que fundamentaram as ações de expansão sobre os territórios da costa leste-oeste neste período que, apesar de se expressar como uma conquista que se buscava impor pela força, não se sustentaria unicamente por ela.

Se os percursos terrestres feito entre Natal e a região do Ceará foram feitos, em grande medida, margeando o litoral, passando, portanto, por trechos ocupados predominante por grupos potiguara estabelecidos, sobretudo, no litoral entre os rios Jaguaribe e Curú, tendia, na sequência, a afastar-se um pouco da costa em demanda da Ibiapaba, aspecto que fugia à lógica comum de expansão que se desenvolvia ao longo do primeiro século de efetiva colonização portuguesa na América que, por configurar-se como uma expansão que até então se dava marcadamente pelo litoral, fez com que Frei Vicente do Salvador, contemporâneo deste processo, dissesse que os portugueses seguiam, na expansão territorial de seus domínios na América por ir: “[...] arranhando ao longo do mar como caranguejos”¹⁴⁸

O afastamento que se processava do litoral no trecho entre as regiões do Ceará e da Ibiapaba, fica claro, sobretudo, no relato da missão dos padres Francisco Pinto e Luis Figueira cujo trajeto feito entre os rios Jaguaribe (onde desembarcaram na viagem de ida) e Curu (no limite ocidental da região do Ceará conforme indicativos de Martim Soares Moreno), se deu essencialmente pelo litoral, onde encontraram grupos tupi ao longo do percurso e, a partir do rio Curu, seguiram rumo à Ibiapaba internando-se no território, provavelmente visando fugir da ameaça representada por outros grupos indígenas como os Tremembé, parcialmente estabelecidos no litoral do trecho que os separava da serra da Ibiapaba para onde se destinavam, serra esta que, conforme destacado, correspondia a uma região predominantemente ocupada por grupos tupi, ditos tabajara, com os quais tencionavam travar contato e amizade após as conflituosas ações desenvolvidas anos antes na região por Pero Coelho de Sousa.

É com este entendimento que compreendemos que as ações de expansão para a costa leste-oeste devam ser percebidas, pois, conforme destacamos, as ações desenvolvidas no

¹⁴⁸ SALVADOR, Frei Vicente do. **História do Brasil**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2010. p. 70.

início do século XVII até a concretização da conquista portuguesa do Maranhão em 1615 se deram com a participação de sujeitos dos mais variados perfis – desde portugueses (reinóis ou naturais da colônia), a índios, mestiços e até mesmo franceses – que foram agregados às agências de expansão portuguesas e deram suas contribuições neste processo não somente na execução de ações (como línguas, carregadores, pilotos de embarcação, ou soldados a fortalecerem as forças que compunham as frentes de expansão sobre os territórios), mas desempenharam um papel central na organização da estratégia de expansão territorial dos domínios portugueses para a costa leste-oeste, como conhecedores do território, da distribuição dos povos nele estabelecidos, de seus costumes e em parte pelas relações de amizade e/ou parentesco que alguns dos que atuaram nesse processo tinham com grupos tupi estabelecidos ao longo da região, grupos com os quais se privilegiou a busca por contatos e amizade ao longo no processo de expansão analisado¹⁴⁹.

Foi a partir desta base social que foram lançadas as bases espaciais para a estruturação e consolidação de um caminho essencialmente litorâneo rumo ao Maranhão, expresso na conexão das regiões de Jaguaribe, Ibiapaba e Ceará que corresponderam aos focos de ação das agências de expansão portuguesas no trecho que separava os domínios lusitanos na costa norte-sul do golfo maranhense; regiões que, na mesma medida, configuravam-se como as principais bases de estabelecimento de grupos de populações tupi no trecho destacado. Sobre estas três regiões (especialmente a região do Ceará) cabe ressaltar que permaneceram após a concretização da conquista do Maranhão como as únicas áreas em que se concentraram as ações de agentes europeus na região durante quase todo o século XVII, período em que este trecho passou a ser base de disputas entre Pernambuco (de onde proveio grande parte o impulso de sua conquista), e o Maranhão que, de objetivo a ser alcançado no processo de expansão sobre a costa leste-oeste, converteu-se, poucos anos após a sua conquista, no centro de uma nova unidade política, o Estado do Maranhão, que à época de sua criação estendia sua jurisdição sobre toda a costa leste-oeste.

¹⁴⁹ Sobre o peso do relacionamento com grupos de nativos como elemento essencial para a manutenção da conquista na região do Ceará no século XVII, especialmente à época de dominação neerlandesa na dita região, ver: MARTINS, Guilherme Saraiva. **Entre o Forte e a Aldeia:** estratégias de contato, negociação e conflito entre europeus e indígenas no Ceará holandês (1630-1654). 2010. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Humanidades, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2010.

2.2 ENTRE PERNAMBUCO E O MARANHÃO: O CEARÁ, A ESTRADA VELHA E A AFIRMAÇÃO DA INFLUÊNCIA DE PERNAMBUCO NA PORÇÃO ORIENTAL DA COSTA LESTE-OESTE NO SÉCULO XVII

Poucos anos após a conquista do Maranhão e a sequência de avanços portugueses rumo a territórios da bacia Amazônica, as bases de ocupação portuguesas da costa leste-oeste foram administrativamente separadas dos territórios portugueses da costa norte-sul com a criação do Estado do Maranhão, unidade político-administrativa criada na década de 1620, com capital na recém-criada cidade de São Luís, e um governo separado do Estado do Brasil. Segundo Capistrano de Abreu:

As dificuldades de comunicações marítimas entre o Maranhão e o resto do Brasil sugeriram a idéia de criar ali um estado independente. Isto se ordenou em [1]621. Começava no Ceará, próximo do cabo de São Roque, e ia à fronteira setentrional, ainda indefinida, do Pará. Francisco Coelho de Carvalho, primeiro governador, aportou a Pernambuco ao tempo da invasão holandesa na Bahia. Deteve-o ali Matias de Albuquerque; depois, sob vários pretextos, foi se deixando ficar; só em agosto de [16]26 chegou a seu destino, levando Manuel de Sousa de Sá, capitão-mor do Pará, declarado agora dependente do Estado do Maranhão.¹⁵⁰

Conforme destacado por Capistrano de Abreu, o Estado do Maranhão correspondia espacialmente, à época de sua constituição, aos territórios situados a oeste do cabo de São Roque, incorporando assim o conjunto das bases de ocupação portuguesas até então estabelecidas em toda a costa leste-oeste e bacia Amazônica incorporadas aos domínios portugueses ao longo do processo de avanço das conquistas, o que incluía a região do Ceará. Capistrano de Abreu indica ainda que esta divisão espacial entre os Estados que formavam o conjunto de colônias portuguesas na América teria como um de seus grandes motivadores as dificuldades de navegação entre a costa leste-oeste e a costa norte-sul que limitavam o estabelecimento de comunicações marítimas diretas e estáveis entre o Maranhão e os núcleos portugueses da costa norte-sul, aspecto de caráter estratégico, sobretudo em um contexto em que a América portuguesa não se configurava como um espaço territorialmente contínuo, correspondendo, *grosso modo*, a um conjunto de “ilhas de ocupação” dispersas ao longo do litoral e pouco interiorizadas no território.

A divisão dos territórios portugueses na América entre “costa norte-sul” e “costa leste-oeste” que se expressa, de forma clara, em fontes referentes aos primeiros séculos da colonização portuguesa e que se formalizou no início do século XVII pela criação de um

¹⁵⁰ ABREU, Capistrano de. **Capítulos de História Colonial** (1500-1800). Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Publifolha, 2000. p. 138-139.

Estado reunindo os territórios da costa leste-oeste recentemente conquistados, apartando-os das bases de ocupação portuguesas ao longo da costa norte-sul, trata-se de uma divisão costeira que também é marcada por ação de regimes de ventos e correntes distintos que atuam sobre cada um destes segmentos litorâneos, aspecto de relevância para as comunicações marítimas desenvolvidas na era da navegação à vela.

Segundo Luiz Felipe de Alencastro: “Na altura do cabo de Santo Agostinho (Pernambuco) a corrente equatorial se bifurca, dando lugar à corrente das Guianas, que deriva costa acima até o Caribe, e a corrente do Brasil, descendo costa abaixo.”¹⁵¹ Alencastro destaca que, sobre cada um destes grandes segmentos costeiros atua regimes de correntes distintos: a corrente do Brasil, ao largo da costa norte-sul, que corre em sentido norte-sul; e a corrente das Guianas ao largo da costa leste-oeste, que corre em sentido leste-oeste. Esta distinção de regimes de ventos e correntes que atuam sobre cada um destes segmentos costeiros e os sentidos em que eles correm era o que fundamentava as “dificuldades de comunicações marítimas entre o Maranhão e o resto do Brasil” destacadas por Capistrano de Abreu e que no início do século XVII influenciaram a separação administrativa dos territórios portugueses na América entre Estado do Brasil e Estado do Maranhão.

Em relatos do século XVII, era recorrente a referência às dificuldades de comunicação por mar entre as duas costas. Diogo de Campos Moreno relata que, quando a armada da Jornada do Maranhão, por ele comandada, passou, no dia 24 de agosto de 1614, pela Baía da Traição – na viagem que fazia do porto de Olinda com destino Natal, onde Jerônimo de Albuquerque e suas tropas a esperavam para o embarque rumo ao Ceará – encontraram: “[...] o caravelão que vinha das tartarugas [Jericoacoara], de levar a Manoel de Sousa e o já dito socorro, o qual, como parece, tinha viagem posto desde 8 de junho até 24 de agosto, em que se mostra a dificuldade com que daquelas partes se torna para barlavento.”¹⁵² Ao mencionar o caso de uma embarcação enviada de São Luís para Camocim em fevereiro de 1656, com soldados para a construção de uma fortificação na localidade e um religioso para missionar junto aos índios da serra da Ibiapaba, o Padre Antônio Vieira relata que: “[...] a sumaca em que ia o Padre e os soldados para o Camuci,[sic] tendo gastado cinquenta dias em montar só até o rio das Preguiças, que é viagem que desfizerão em doze horas.”¹⁵³

¹⁵¹ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul - Séculos XVI e XVII**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. p. 57.

¹⁵² MORENO, Diogo de Campos. **Jornada do Maranhão por ordem de Sua Majestade feita no ano de 1614**. São Paulo: Siciliano, 2001. p. 43-44.

¹⁵³ VIEIRA, Padre Antônio. **Relação da missão da Serra de Ibiapaba**. Coimbra: Edições Almedina, 2006. p. 37.

O caso relatado por Vieira, no qual o esforço de navegação rumo a Camocim, feito ao longo de 50 dias se desfizera em 12 horas ao decidirem retornar a São Luís, nos indica, contudo, que, se era difícil a navegação a barlavento na costa leste-oeste, a navegação a sotavento era das mais rápidas.

As dificuldades na navegação entre estes dois grandes segmentos costeiros, conhecidas desde o século XVI, tornava estratégico para a conquista e manutenção dos territórios da costa leste-oeste o domínio de determinados pontos nesta costa para o controle de um caminho por terra que (mesmo que em parte associado à navegação) viesse a conectar o Estado do Brasil à cidade de São Luís sede do Estado do Maranhão e este caminho, estruturado e parcialmente consolidado ao longo do avanço dos domínios portugueses rumo ao Maranhão, corresponde a parcela significativa da denominada “Estrada Geral de Pernambuco”.

Vetor que serviu de base para o processo de expansão e consolidação das conquistas portuguesas ao norte da capitania de Itamaracá, a Estrada Geral de Pernambuco configurava-se como o caminho por terra que conectava Olinda ao conjunto de pontos dispersos ao longo do litoral, ou próximos à costa, que foram conquistados de forma efetiva ou efêmera pelas agências de expansão portuguesas, ao longo do vasto litoral que se estende entre o rio Paraíba e a ilha de São Luís, e que correspondeu, durante grande parte do século XVII, na única via de comunicação terrestre de destaque entre o Estado do Brasil e o Estado do Maranhão.¹⁵⁴ Além de um eixo que conectava núcleos de ocupação dispersos ao longo do vasto litoral indicado, a Estrada Geral de Pernambuco, posteriormente, viria a corresponder na sequência ao arco central e estruturante de avanço dos múltiplos processos de interiorização da conquista dos chamados “sertões de fora”, expressão adotada por Capistrano de Abreu para denominar o conjunto de frentes de interiorização das conquistas portuguesas que se deram pela expansão da pecuária que partiu de núcleos conectados por esta Estrada situados em Pernambuco e capitanias que orbitavam sobre sua influência.

Conhecida na historiografia cearense como “Estrada Velha” – denominação que reflete uma relação *a posteriori* com as demais estradas que passaram cruzar os sertões da

¹⁵⁴ Sobre a denominada “Estrada Geral de Pernambuco”, destaca-se que, além de seu prolongamento ao norte de Olinda esta estrada, também se prolongava ao sul, em trecho constituído por meio de um processo de expansão desenvolvido a partir das últimas décadas do século XVI que, margeando o litoral, visava estabelecer uma conexão por terra entre Pernambuco e a Bahia, de onde também partia um processo similar rumo ao norte. É em meio ao processo de expansão baiano que foi fundada a cidade de São Cristóvão, sede de Sergipe d’el Rey, território que, no período colonial, orbitou sob a influência baiana, fosse como capitania, fosse como comarca. Destaca-se que é a partir deste processo de avanço que visava uma conexão terrestre entre Pernambuco e Bahia que se deram muitos dos embates que resultaram, em parte, no processo migratório de povos tupis discutido previamente.

capitania do Siará Grande no século XVIII constituídas ao longo no processo de interiorização das conquistas – a Estrada Geral de Pernambuco teve na região do Ceará, a única área em que foram mantidas bases constantes de ocupação de agentes europeus ao longo da vasta zona costeira situada entre a cidade de Natal e o Maranhão durante grande parte do século XVII. Sobre o curso da Estrada Geral de Pernambuco no trecho entre Natal e São Luís (doravante denominado como “*Estrada Velha*”)¹⁵⁵, Carlos Studart Filho indica que no início do século XVII:

[...] alongava-se pela orla litorânea, apresilhando, desde 1611, o fortim de S. Sebastião¹⁵⁶ aos mais civilizados centros do nordeste brasileiro. [...] Transpondo o Jaguaribe pouco acima de sua foz, a velha estrada demandava Natal, passando em Amargoso e Guamuré, nas costas de Macau; [...] Até 1625, ela não chegava ainda à Ilha de S. Luís. Nas praias de Lençóis, a meio caminho entre a ilha e o forte de S. Sebastião, viviam os Tremembés, tapuias exímios nas emboscadas e cujas terras não se atravessava então impunemente. Nos primórdios da Conquista do meio norte, ia-se ao Maranhão, e regiões adjacentes pelas rechans da Ibiapaba [...] Entre a serra e as costas do Maranhão existiam ligações constantes e mais ou menos fáceis, conhecidas já dos franceses no século XVI.¹⁵⁷

Não sendo propriamente uma estrada, mas uma rota com um percurso não necessariamente regular, que em grande parte se fazia margeando o litoral, conectando por terra alguns pontos ao longo da costa ou próximos a ela, a Estrada Velha corresponde ao roteiro constituído ao longo do processo de avanços portugueses sobre a costa leste-oeste que, partindo do Nordeste Açucareiro, conectava as regiões de Jaguaribe, Ceará e Ibiapaba em seu direcionamento rumo ao Maranhão.

Constituída ao longo de um processo de avanço que se pautou pela busca no estabelecimento de conexões entre as bases de assentamentos das diásporas tupi distribuídas nos territórios costeiros situados a leste do Maranhão, a Estrada Velha foi o principal eixo de comunicação terrestre a ligar o Estado do Brasil ao Estado do Maranhão ao longo do século XVII, de forma que seu franqueamento e manutenção se mostravam essenciais de serem assegurados em razão das dificuldades de navegação a barlavento na costa leste-oeste.

Situada em um ponto relativamente equidistante entre os pontos extremos da Estrada Velha, a região do Ceará, encontrava em seu posicionamento central ao longo deste caminho a razão que, em grande medida, lhe conferiu o destaque que garantiu a manutenção de bases constantes de ocupação das agências europeias que atuaram na porção oriental da

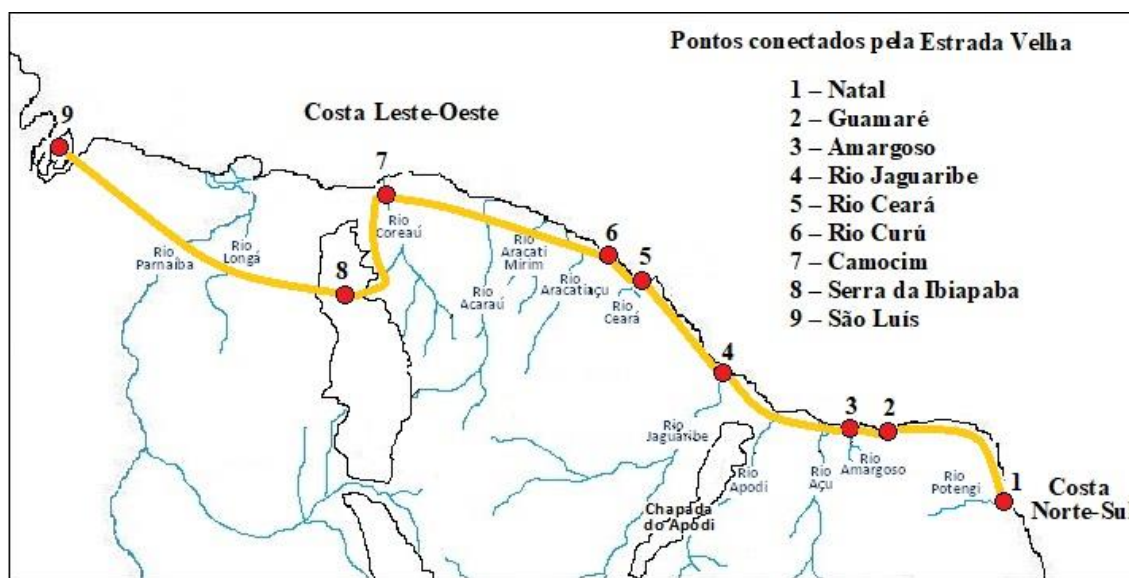
¹⁵⁵ Para especificação, o trecho da Estrada Geral de Pernambuco entre Natal e São Luís, será denominado como “Estrada Velha”, tal como a denominou Carlos Studart Filho. STUDART FILHO, Carlos. Vias de comunicação do Ceará colonial. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, v. 51, p. 15-47, 1937.

¹⁵⁶ Fortim construído sob o comando de Martim Soares Moreno próximo à margem direita do rio Ceará.

¹⁵⁷ STUDART FILHO, *op. cit.*, p. 15-17.

costa leste-oeste ao longo de todo o século XVII, já que tratava-se de uma área que não dispunha de grandes atrativos econômicos que justificassem, naquele período, a manutenção de uma fortificação e de guarnição (mesmo que diminutas) em ponto tão isolado das zonas em que então se concentravam os principais interesses no espaço colonial português na América.

Mapa 5 – Estrada Velha¹⁵⁸



Fonte: Mapa elaborado pelo autor

Sobre as poucas potencialidades apresentada pelos territórios inseridos na vastidão correspondente ao trecho da Estrada Velha e as dificuldades que sua ocupação representava aos olhos do colonizador, Martim Soares Moreno declarava, em 1618, que:

[o] Seara está 100 léguas da Capitania do Rio Grande para leste e em todas estas léguas não há um palmo de terra que se possa povoar nem que dê mantimento por nenhuma maneira, tudo são areais desertos, só em 3 Rios tem 3 castas de tapuias de guerra, desde ali [“Seara”] ao Maranhão tão pouco não há cousa que se possa povoar [...]¹⁵⁹

¹⁵⁸ O traçado indicado no mapa levou em consideração as ações desenvolvidas ao longo das frentes de expansão portuguesas desenvolvidas no início do século XVII. Ressalta-se que corresponde a um esboço que mais do que indicar um percurso regular (pois entendemos que não era necessariamente fixo) expressa alguns dos principais pontos por ela conectados em meio às ações desenvolvidas na região ao longo do século XVII. No traçado consideramos a indicação dos trechos em que a conexão entre os pontos se fizeram, preferencialmente, margeando o litoral, (sobretudo entre Natal e a região do Ceará) e aqueles em que o percurso por terra se fez com uma certa interiorização (o que se dava entre a regiões do Ceará e Ibiapaba, mas, sobretudo, entre a Ibiapaba e São Luís) o trecho mais irregular deste percurso especialmente nos primeiros anos da conquista. Destacamos também que, ao percurso por terra na Estrada Velha, muitas vezes conjugava-se, de forma plena, ou parcial, com a navegação de cabotagem.

¹⁵⁹ MORENO, Martim Soares. Relação do Ceará. In: POMPEU SOBRINHO, Thomas; CÂMARA, José Aurélio; GIRÃO, Raimundo. **Três documentos do Ceará colonial**. Coleção História e Cultura: Fortaleza, 1967. p. 184.

No mesmo documento em que declarava o baixo potencial de aproveitamento econômico do trecho costeiro correspondente ao curso da Estrada Velha, Soares Moreno, ressaltava, contudo, a relevância da manutenção de uma guarnição na região do Ceará, onde, anos antes, fundara o fortim de São Sebastião, destacando que:

A S.M. lhe convém ter aquela Colônia bem negociada que os Piratas se não apoderem dela que como fica a barlavento do Maranhão convém sustentar-se o que se fará com pouco custo. Também como toda a demais terra é inútil, e sem proveito, de fôrça que deve se sustentar aquilo para estalagem dos que forem e vieram do Maranhão e Pará, para Pernambuco que indo destroçados do caminho, ali refazem assim de mantimentos como de Índios para os acompanhar também serviria para os nossos navios para o que lhe forem necessário que cada dia vem e vão em terra por não haver quem os encaminhasse e os Índios comiam os homens.¹⁶⁰

Para além da garantia de um ponto de vigilância na costa que visasse evitar ameaça estrangeira, Soares Moreno destaca a lógica que conferia relevância à região do Ceará no ordenamento espacial do conjunto das possessões portuguesas da América no início do século XVII, lógica que perdurou como a razão principal a justificar a manutenção de bases de ocupação na região até o início do último quartel daquela centúria, quando novos interesses passam a atuar mais fortemente sobre a região.

Mais do que um “destino” – aqui entendido como base preferencialmente voltada ao estabelecimento de colonos e desenvolvimento de atividades econômicas que visassem à exploração mercantil de gêneros coloniais – o Ceará no século XVII era visto como um “caminho”, espaço de trânsito que serviria como base de conexão entre regiões centrais no ordenamento espacial dos domínios portugueses na América

Se *stricto sensu* o Ceará correspondia no século XVII a uma diminuta região de caráter essencialmente litorânea, situada nas imediações do rio Ceará, área que, em termos costeiros, limitava-se a leste pela enseada do Iguape e a oeste pela enseada do Pará e a foz do rio Curu; *lato sensu*, o Ceará, (a única região em que se manteve uma ocupação constante em toda a porção oriental da costa leste-oeste ao longo do século XVII) tratava-se de uma importante base de controle da Estrada Velha e correspondia ao centro de um espaço de conexões que serviria como núcleo para repouso, apoio e reabastecimento daqueles que – por terra, por mar, ou conjugando ambas formas de trânsito – atravessavam a vastidão territorial que separava o Maranhão dos limites setentrionais do Estado do Brasil. O Ceará, nesse

¹⁶⁰ MORENO, Martim Soares. Relação do Ceará. In: POMPEU SOBRINHO, Thomas; CÂMARA, José Aurélio; GIRÃO, Raimundo. **Três documentos do Ceará colonial**. Coleção História e Cultura: Fortaleza, 1967. p. 185. A parte final dá conta de problemas enfrentados na navegação por esta costa a este época, pois, tratando-se de uma navegação de cabotagem, feita por região até então pouco conhecida, era comum a navegação ser feita bem próxima às costas ou buscando-as em determinados momentos como forma de reconhecimento de localização ou mesmo de abastecimento com água e mantimentos, o que dava azo ao ataque de índios hostis.

contexto, também é, portanto, a vastidão costeira correspondente ao percurso da Estrada Velha, de onde se entende a indicação de Capistrano de Abreu de que o Estado do Maranhão (ao qual o Ceará vinculava-se a época de sua criação) “Começava no Ceará, próximo do cabo de São Roque” a despeito da grande distância a separar estes dois pontos.

Em meio a esta realidade, a base de ocupação no Ceará também correspondia, em termos regionais, a um importante espaço para o trato, controle, arregimentação de alianças e incorporação de populações indígenas locais à nova ordem que se constituía. Ao aliam-se às forças da guarnição estabelecidas na região, muitos agrupamentos indígenas (formados de início, predominantemente, por populações tupi, às quais, posteriormente, foram sendo incorporados grupos de nações distintas, ditas tapuias¹⁶¹) foram fixando-se nas proximidades do núcleo fortificado da região, e sendo incorporadas como força de trabalho em atividades de caráter extrativista, no sustento de uma agricultura de subsistência que proporcionaria o abastecimento da guarnição do forte e das populações em trânsito que por terra ou mar passassem pela região, como também na qualidade de agentes atuantes e garantidores deste espaço de trânsito já que, como conhecedores do território, eram incorporados como guias e força de apoio para aqueles que percorressem os trechos que separavam o Ceará dos principais centros do Estado do Brasil e do Estado do Maranhão conforme indicava Soares Moreno ao recomendar em 1618 a manutenção de uma base portuguesa na região.

Como recompensa pelos serviços prestado na colônia por mais de 15 anos em meio ao processo de avanço dos domínios portugueses sobre a costa leste-oeste, Martim Soares Moreno recebeu, em 1619, a nomeação, pelo período de 10 anos, ao posto de capitão da fortaleza do Ceará (levantada anos antes sob seu comando), posto que foi por ele assumido a 23 de setembro de 1621.¹⁶² É, portanto, entre a sua indicação ao posto de capitão do forte do

¹⁶¹ Em 1618, Martim Soares Moreno dizia que no entorno do fortim de São Sebastião (fundado sob seu comando poucos anos antes) encontravam-se estabelecidas “[...] 4 aldeias de índios de que é senhor um Índio Jacaúna, muito bom índio e que me quer muito” MORENO, Martim Soares. *Relação do Ceará*. In: POMPEU SOBRINHO, Thomas; CÂMARA, José Aurélio; GIRÃO, Raimundo. **Três documentos do Ceará colonial**. Coleção História e Cultura: Fortaleza, 1967. p.186. Conforme já indicado, Jacaúna era um principal potiguara que à época em que levantou-se o fortim de São Sebastião, estabeleceu-se juntamente com o grupo por ele liderado nas redondezas do forte construído sob comando de Soares Moreno nas imediações do rio Ceará. Na década de 1650, após a expulsão dos holandeses, a guarnição portuguesa na região do Ceará – que passou a ter por base o forte de NS da Assunção – não tinha mais suas alianças locais restritas a grupos tupi, pois conforme indicação do Padre Antonio Vieira, viviam à época nos arredores da Fortaleza: “[...] duas nações de Tapuias gentios, confederadas ambas com os Portugueses, mas inimigas entre si; uns se chamão Ganacés, outros Jugaruanas” VIEIRA, Padre Antônio. **Relação da missão da Serra de Ibiapaba**. Coimbra: Edições Almedina, 2006. p. 53.

¹⁶² Pela carta patente passada a 26/05/1619 sabemos que Felipe II de Portugal fez mercê a Martim Soares Moreno: “[...] da capitania da dita fortaleza do Ceará, por tempo de dez anos” POMPEU SOBRINHO, Thomas; CÂMARA, José Aurélio; GIRÃO, Raimundo. **Três documentos do Ceará colonial**. Coleção História e Cultura: Fortaleza, 1967. p. 171. Destaca-se que, a despeito de ser recorrentemente mencionado como “capitão mor”, a patente conferida a Martim Soares Moreno é a de “capitão” da fortaleza do Ceará e

Ceará e sua chegada à região que se deu a criação do Estado do Maranhão que, por expandir sua jurisdição sobre toda a costa leste-oeste, fazia com que o comando da capitania do Siará Grande¹⁶³, passasse a responder ao governo de São Luís, o que serviu de base para uma longa disputa que se estendeu por grande parte do século XVII na qual a capitania do Siará Grande teve sua incorporação ao Estado do Maranhão fortemente contestada por agentes que defenderam sua vinculação a Pernambuco.

Por despacho do Conselho de Estado no início de 1626 – época em que o primeiro governador do Estado do Maranhão encontrava-se em Pernambuco, prestes a partir para assumir o governo em São Luís, dando assim efetividade ao novo Estado, criado alguns anos antes – nos é dado a saber que Martim Soares Moreno, na qualidade de capitão da fortificação do Ceará, encaminhara um requerimento solicitando que o comando da capitania do Siará Grande não ficasse subordinado ao Estado do Maranhão pois isso seria a razão de sua ruína. Conforme informações do documento:

Diz Martim Soares Moreno capitão da Capitania do Ceará que Vossa Majestade foi servido que aquela dita Capitania se unisse ao Governo do Maranhão o que será causa de se não fazer o serviço de Vossa Majestade e é arriscar aquela praça e impossibilita-la de todo o socorro porque do Maranhão para aquela dita capitania é a costa inavegável por respeito das águas e ventos correrem sempre em contrário por terra; há a mesma impossibilidade por respeito de haver infinitas nações de selvagens inimigos; e se põem cinco e seis meses no caminho o que não é da dita Capitania do Ceará para Pernambuco porque se vai em quinze dias assim por mar como por terra por onde há já caminho aberto, e com facilidade, se lhe envia socorro havendo mister pelo que. Pede a Vossa Majestade que havendo respeito a isto que alega seja servido mandar que a Capitania do Ceará seja do governo do Brasil, como até agora foi e não do Maranhão¹⁶⁴

Martim Soares Moreno destaca que a razão de seu pedido decorreria das dificuldades de comunicação com São Luís, caso o comando da capitania do Siará Grande

que é unicamente como “capitão” que Soares Moreno é mencionado nos documentos que fazem referência ao período em que esteve à frente do comando do Ceará na década de 1620. Sobre a data de sua chegada ao Ceará para assumir o comando da fortaleza, indica-se que consta em uma carta por ele escrita ao rei, datada de 01/11/1621 na qual solicita que o Ceará dispusesse de uma guarnição de 50 soldados. Ver: 1621, Novembro, 1, Ceará CARTA do capitão-mor do Ceará, Martim Soares Moreno, ao rei [D. Filipe II], a pedir o envio de cinquenta soldados para a construção de uma fortificação. Anexo: capítulo de carta régia. AHU-CEARÁ, cx. 1, doc. 8 e 9. AHU_CU_006, Cx. 1, D. 6.

¹⁶³ “Siará Grande”, “Seará Grande”, “Ciará Grande” ou “Ceará Grande”, são variantes na grafia do nome da capitania encontradas em documentos dos séculos e XVII e XVIII. Para marcar uma diferenciação ao leitor, destaca-se que, doravante (exceto em citações), o termo “Ceará” será empregado para referir-se, especificamente, à região central do litoral da capitania, enquanto o termo “Siará Grande” será adotado propriamente para referir-se à capitania, entendida, portanto, como um espaço de jurisdição/atuação da autoridade estabelecida no forte que, no período em análise, conforme destacamos, *grosso modo*, estendia-se ao longo do espaço correspondente à Estrada velha.

¹⁶⁴ [ant. 1626, Fevereiro, 11, Ceará] REQUERIMENTO do capitão-mor do Ceará, Martim Soares Moreno, ao rei [D. Filipe II], a pedir que a capitania do Ceará, por facilidade de comunicação, pertença ao estado do Brasil e não ao do Maranhão. Anexo: capítulo de carta régia. AHU-CEARÁ, cx. 1, doc. 10 e 11. AHU_CU_006, Cx. 1, D. 7.

ficasse subordinado ao Estado Maranhão, já que, tanto por terra, como por mar as comunicações com a região do Ceará seriam mais fáceis com Pernambuco. Soares Moreno destaca que, naquele período, o trajeto por terra da Estrada Velha na porção situada a leste da região do Ceará – que conforme destacamos, correspondia a um território que no início do século era uma zona em que dispersavam-se agrupamento de índios potiguara – encontrava-se franqueado aos portugueses, o que não se dava no trecho da estrada situado a oeste do Ceará, área em cujo litoral predominavam os índios tremembés, e cujas populações tupi estabelecidas na região da Ibiapaba, mantiveram um baixo engajamento ao longo das ações da Jornada do Maranhão, o que indica uma resistência daquelas populações ao entabulamento de relações mais estreitas com os portugueses que mantiveram as populações da serra, no início do século, em um relativo isolamento das agências portuguesas estabelecidas no Ceará e no Maranhão.

As maiores facilidades de comunicação entre o Ceará e Pernambuco era assim a razão que pautava a defesa que Martim Soares Moreno fazia de que a capitania do Siará Grande estivesse vinculada ao Estado do Brasil e não ao Estado do Maranhão. As discussões e pedidos para que a capitania do Siará Grande fizesse parte do Estado do Brasil, (tendo Pernambuco como referência) perduraram ao longo da sequência do período em que Martim Soares Moreno esteve à frente do comando da capitania, em meio a requerimentos do dito capitão e consultas solicitadas pelo Conselho de Estado a figuras experimentadas na ditas conquistas, como foram os casos de Estevão Soares de Albergaria e Bento Maciel Parente que, em Lisboa, emitiram seus pareceres acerca da questão em setembro 1629.

Capitão mor do Rio Grande entre 1613 e 1617, Estevão Soares de Albergaria defendeu, no parecer que emitiu a 03 de setembro de 1629, a vinculação da capitania do Siará Grande ao Estado do Brasil, vinculação que, conforme expressava, se daria com vínculo de associação com Pernambuco.¹⁶⁵ Segundo Albergaria:

Satisfazendo ao que Vossa Majestade ordena digo que a Capitania do Ceará está a sotavento de Pernambuco, cento e cinquenta léguas, e quase duzentas do Maranhão porém do Maranhão se não pode vir ao Ceará por mar e as mais das embarcações arribam a Índias. E por terra é necessário vir muita gente por respeito dos muitos selvagens que há naquele caminho em que se gastam três meses de jornada, de maneira que estando a Capitania do Ceará em aperto, nem pode pedir socorro ao Maranhão, nem do Maranhão lhe pode ir, o que tudo fica fácilimo de Pernambuco porque por mar em todo o ano se navega aquela costa e do Ceará para Pernambuco e por terra está estrada aberta e em tudo o quanto se pode de Pernambuco socorrer

¹⁶⁵ Segundo Augusto Tavares de Lira, Estevão Soares de Albergaria foi nomeado capitão mor do Rio Grande em: “[...] em 14 de setembro de 1613. Parece Certo de que esteve no governo até 1617, quando o substituiu Ambrósio Machado, nomeado em 20 de agosto de 1616” LIRA, Augusto Tavares de. **História do Rio Grande do Norte**. Brasília: Senado Federal, 2012. p. 50.

aquela dita Capitania com muita facilidade como já tem acontecido muitas vezes; e assim pela experiência que tenho daquela costa, do tempo que estive no Rio Grande que confina com a dita Capitania do Ceará. Digo e sou de parecer que a dita Capitania do Ceará seja do Governo do Brasil, donde se deve prover aquela praça com muita pontualidade por ser de grande efeito naquela costa, e se for do Governo do Maranhão, não há dúvida que se há de consumir mui breve mente¹⁶⁶

Assim como Soares Moreno, Albergaria destacava as dificuldades de navegação a barlavento na costa leste-oeste que dificultariam as comunicações por mar do Maranhão com o Ceará em determinadas épocas do ano; ressalta ainda a maior dificuldade no percurso por terra entre Maranhão e o Ceará do que entre o Ceará e Pernambuco, pois, na comparação que faz entre os dois trechos, além de indicar que o caminho entre o Maranhão e o Ceará seria significativamente mais distante do que aquele entre o Ceará e Pernambuco, o primeiro trecho seria também menos seguro, em razão dos muitos selvagem que habitavam à região (muito provavelmente referindo-se ao índios tremembé e outras populações ditas tapuias) o que demandaria mais forças e gente para ser percorrido em segurança do que o trecho que separava o Ceará de Pernambuco. A sua experiência como capitão mor do Rio Grande é por ele invocada para justificar seu posicionamento.

De opinião contrária às de Moreno e Albergaria, Bento Maciel Parente, figura vinculada fortemente ao Estado do Maranhão, defendeu em seu parecer a vinculação da capitania do Siará Grande ao dito Estado¹⁶⁷. No parecer emitido a 14 de setembro de 1629, Bento Maciel Parente discutia as mesmas questões referentes às dificuldades de comunicação por mar e às distâncias que separavam o Ceará do Maranhão e de Pernambuco elencadas por Albergaria. A despeito de entendermos que as distâncias mencionadas pelos ditos agentes, mais do que informações precisas, corresponderiam a estimativas, as disparidades entre as informações apontadas por Albergaria e Parente, acerca das distâncias que separariam o Ceará do Maranhão e o Ceará de Pernambuco e o posicionamento adotado por cada um deles em meio a esta disputa, nos levam a entender que as distâncias por eles mencionadas, o foram, não como aquilo que ambos realmente orçavam com base em seus conhecimentos sobre a região, mas como parte da defesa de seus respectivos interesses e posicionamentos em meio

¹⁶⁶ [ant. 1629, Agosto, 18, Ceará] REQUERIMENTO do capitão-mor do Ceará, Martim Soares Moreno, ao rei [D. Filipe II], a pedir que a referida capitania passe a pertencer ao estado do Brasil. Anexo: nota e informação. AHU-CEARÁ, cx. 1, doc. 13. AHU_CU_006, Cx. 1, D.9.

¹⁶⁷ Indicado por Frei Vicente do Salvador como um dos capitães dos barcos que compunham a armada enviada ao Maranhão sob o comando do capitão mor Alexandre de Moura no ano de 1615, Bento Maciel Parente ganhou notoriedade por seus feitos militares no Estado do Maranhão. Tendo atuado tanto no Maranhão como no Pará, mas, sobretudo, neste último, de onde chegou a ser capitão mor entre os anos de 1622 e 1626. Os interesses de Bento Maciel Parente em 1629 (época em que emitiu seu parecer sobre a capitania do Siará Grande) encontrariam-se, portanto, fortemente associados ao Estado do Maranhão.

às disputas acerca de a quem caberia a jurisdição sobre a capitania do Siará Grande, disputa em que claramente encontravam-se em lados opostos.

Enquanto Albergaria indicava que o Ceará estaria: “[...] a sotavento de Pernambuco, cento e cinquenta léguas, e quase duzentas do Maranhão”, Bento Maciel Parente indicou em seu parecer que o Ceará distava do: “[...] Maranhão cento e vinte léguas pouco mais ou menos indo pela costa do mar.” Já sobre as distancias que separavam o Ceará de Pernambuco e da Bahia, Bento Maciel destacava que: “Do Ceará a Pernambuco há cento e setenta léguas pouco mais ou menos e a Bahia onde assistem os governadores mais cento e são duzentas e setenta léguas.”¹⁶⁸

Além de indicar que o Ceará estaria mais distante de Pernambuco do que do Maranhão (informação contrária à que indica Albergaria), a menção que Bento Maciel Parente faz acerca da Bahia, além de buscar destacar a maior distância que separaria o Ceará da sede do Estado do Brasil, quando comparado à sede do Estado do Maranhão, ressalta também o silêncio em relação à Bahia daqueles que defendiam a vinculação da capitania do Siará Grande ao Estado do Brasil, pois quase sempre esta defesa se fazia destacando as vinculações da capitania com Pernambuco.

Sobre os problemas associados à navegação à barlavento que dificultavam em determinadas épocas do ano a navegação do Maranhão para o Ceará apontadas por Moreno e Albergaria, Bento Maciel Parente reconhece que seria: “[...] verdade que pelo ímpeto com que correm as águas e ventos pela dita costa no verão, senão pode nele navegar do Maranhão para o Ceará senão só no inverno” mas ressalta que “[...] no verão se não pode ir por mar do mesmo Ceará a Pernambuco por respeito do ímpeto das águas e ventos”¹⁶⁹. Defendendo a manutenção da capitania do Siará Grande ao Estado do Maranhão, referindo-se aos problemas financeiros que impactavam na manutenção do reduto e no pagamento da guarnição mantida no Ceará e reconhecendo os problemas inerentes à navegação por aquelas costas, Bento Maciel Parente concluía seu parecer defendendo achar conveniente que:

[...] o dito Ceará seja do Estado do Maranhão e que os socorros de dinheiro lhe vão do Brasil enquanto no Maranhão não há rendas equivalentes; e que os capitães-mores do mesmo Ceará possam pedir os socorros a um e a outro estado segundo lhes parecer a respeito dos tempos e ocasiões; ordenando Vossa Majestade que os governadores de ambos os Estados serão obrigados a lhe mandarem socorros com o

¹⁶⁸ [ant. 1629, Agosto, 18, Ceará] REQUERIMENTO do capitão-mor do Ceará, Martim Soares Moreno, ao rei [D. Filipe II], a pedir que a referida capitania passe a pertencer ao estado do Brasil. Anexo: nota e informação. AHU-CEARÁ, cx. 1, doc. 13. AHU_CU_006, Cx. 1, D.9.

¹⁶⁹ *Ibid.*

que me parece cessam os inconvenientes apontados pelo dito capitão [Martim Soares Moreno]¹⁷⁰

Na sequência destas disputas, ocorreu a invasão de Pernambuco pelas forças da Companhia das Índias Ocidentais Neerlandesa, o que deu início a um período de mais de 20 anos em que uma importante parcela da América portuguesa encontrou-se sob controle e ameaça de conquista por parte de outra potência colonial europeia e, portanto, ameaçada de ser perdida, período que entendemos como de grande relevância na definição dos rumos da capitania do Siará Grande, que – em meio às ações das forças de ocupação batava em uma importante parcela dos domínios portugueses na América – estreitou seus laços com Pernambuco de forma que, na sequência da expulsão dos neerlandeses, (e, em parte, pelo fortalecimento de interesse constituídos no Nordeste Açucareiro ao longo da guerra para a expulsão das forças da Companhia), viria na sequência a consolidar-se como capitania subordinada ao governo de Pernambuco, desvinculando-se assim do governo do Estado no Maranhão.

2.2.1 O hiato neerlandês: o Ceará entre dois impérios

O ano de 1630 marca o início de um período conturbado na história do Nordeste Açucareiro e das regiões que encontravam-se sob sua influência. A rivalidade entre Espanha e Países Baixos, movida pelo interesse de secessão das Províncias Unidas, ocasionou a Guerra dos Oitenta Anos (1568-1648) que, a partir do início do século XVII – em consonância, não somente com os interesses de independência das Províncias Unidas, mas, também, pelo ímpeto de sua formação como uma potência colonial ultramarina – deixou de ser um conflito de caráter europeu ao expandir-se para o ultramar do qual resultou, entre outras ações, a conquista de Pernambuco pelas forças da Companhia das Índias Ocidentais Neerlandesa (WIC)¹⁷¹.

¹⁷⁰ [ant. 1629, Agosto, 18, Ceará] REQUERIMENTO do capitão-mor do Ceará, Martim Soares Moreno, ao rei [D. Filipe II], a pedir que a referida capitania passe a pertencer ao estado do Brasil. Anexo: nota e informação. AHU-CEARÁ, cx. 1, doc. 13. AHU_CU_006, Cx. 1, D.9.

¹⁷¹ O início do século XVII marca a fase de formação e afirmação das Províncias Unidas dos Países Baixos como uma importante potência colonial ultramarina, que se expressa na criação de duas empresas responsáveis pelo monopólio das ações e exploração colonial neerlandesa no ultramar, sendo elas: a Cia das Índias Orientais Neerlandesa, conhecida como VOC (sigla de seu nome em neerlandês), fundada no ano de 1602 com o monopólio das ações a serem desenvolvidas no espaço indo-pacífico; e a Cia das Índias Ocidentais Neerlandesa, criada em 1621 com o monopólio de ação e exploração colonial neerlandesa sobre o espaço atlântico. Para evitar repetições de nome tão extenso denominaremos a Cia das Índias Ocidentais Neerlandesa doravante pela sigla WIC, abreviação de seu nome em neerlandês (Westindische Compagnie). Sobre o império ultramarino neerlandês nos séculos XVII e XVIII ver: BOXER: Charles R. **The Dutch Seaborn Empire** (1600-1800). Essex: HUTCHINSON, 1977.

A conquista em 1630 de Pernambuco pelas forças da WIC corresponde ao capítulo de maior destaque das ações neerlandesas contra os domínios ultramarinos portugueses no espaço atlântico. Como parte das possessões dos reis católicos durante o período da União dinástica (1580-1640), os territórios portugueses no ultramar tornaram-se alvos de um conflito que, iniciado na Europa, na segunda metade do século XVI, converteu-se, no século XVII, em um embate de feições verdadeiramente globais de forma que Charles R. Boxer declarou que esta guerra: “[...] merece muito mais ser chamada a Primeira Guerra Mundial do que o holocausto de 1914-1918.”¹⁷²

Além do domínio sobre Pernambuco, as forças da WIC expandiram seu controle sobre as possessões portuguesas na América e exerceram um domínio mais efetivo sobre um território que, *grosso modo*, correspondia à região do Nordeste Açucareiro e de suas zonas de imediata influência como foram os casos dos territórios das capitanias de Pernambuco, Itamaracá, Paraíba e Rio Grande. A ameaça que o domínio de Pernambuco pelos neerlandeses por mais de 20 anos representava aos domínios portugueses na América, suspendeu temporariamente as disputas por jurisdição entre as unidades políticas em que a América portuguesa havia sido dividida alguns anos antes, disputas que foram substituídas pelos conflitos entre impérios de nações distintas.

Se concentradas na porção setentrional da costa norte-sul, as investidas neerlandesas na América não se restringiram, contudo, a esta região ao longo dos 24 anos de controle batavo sobre importante parcela das colônias portuguesas na América. Durante o governo do conde João Mauricio de Nassau (1637-1644), as forças da WIC avançaram territorialmente sobre o Sergipe em 1637 (território mantido, entre idas e vindas, sobre o controle e assédio neerlandês até 1645) e sobre o Maranhão em 1641 (de onde foram expulsos em 1644); sendo esta a época em que o denominado “Brasil Holandês” adquiriu a sua maior extensão territorial e é neste período em que se deu a primeira investida da WIC sobre a região do Ceará (1637-1644), para a qual concorreu, de forma decisiva, a participação das populações indígenas estabelecidas na região. A 25 de agosto de 1637, o Conselho Supremo,

¹⁷² BOXER, Charles R. **O Império Colonial Português** (1415-1825). Lisboa: Edições 70, 1981. p. 117. Acerca da dimensão global do conflito em apressa, Boxer indicou que: “A batalha travou-se não só nos campos da Flandres e no mar do Norte, mas também em regiões tão remotas como o estuário do Amazonas, o interior de Angola, a ilha do Timor e a costa do Chile” BOXER, *op.cit.*, p. 117. Sobre as implicações deste conflito para o império ultramarino português, Boxer destaca que: “A luta luso-holandesa, que começou com os ataques a Príncipe e a São Tomé em 1598-1599, terminou com as conquistas das colônias portuguesas do Malabá em 1663[...]” e que pode-se dizer “[...] que seu resultado final foi equilibrado: vitória para os holandeses na Ásia, um empate na África Ocidental e vitória para os Portugueses no Brasil.” BOXER, *op. cit.*, p. 120.

órgão que integrava a instância administrativa do “Brasil Holandês” em Recife, indicava em carta enviada aos Diretores da WIC que:

Chegaram aqui, há algum tempo, dous índios do Ceará, cujo bando em número de cerca de quarenta pessoas ficara no Rio-Grande. Declararam ter sido pelos seus enviados para pedirmos [sic] que tentássemos um empreendimento, pois elles queriam entregar-nos o castello do Ceará, ajudar-nos a expellir os Portuguezes e fazer-nos senhores daquella região; e para mais nos animar, disseram, que havia n’aquellas cercanias bellas sallinas, que podiam dar muito bom sal, bem como se encontrariam tam bem muito âmbar e algodão [...] contentamos os índios (com presentes) e dissemos, que voltassem a reunir-se com os seus no Rio-Grande, promettendo-lhes que apenas nos pudessemos preparar, enviáramos uma frota ao Ceará.¹⁷³

A carta do Conselho Supremo indica o interesse de índios estabelecidos no Ceará de que as forças da WIC ocupassem a região que, à época, era parcamente mantida sob comando português por meio de uma diminuta guarnição. O pedido feito pelos índios do Ceará revela a mobilidade destas populações indígenas que – a despeito do isolamento da região do Ceará, na qual encontravam-se estabelecidos – mantinham contatos com outras regiões especialmente a porção setentrional da costa norte-sul (à época controlada pelas forças neerlandesas), o que revela, tanto a mobilidade destas populações, como o aspecto que conferia destaque ao Ceará, entendido, antes de tudo, como uma região de interligação que se constituía no ordenamento do espaço colonial português no século XVII para garantir o trânsito entre espaços centrais.

A 14 de outubro de 1637 partia do Recife, sob o comando do major Joris Gartsman¹⁷⁴ dois iates que, após uma parada no Rio Grande, partiram para o Ceará. Ao desembarcarem, as forças neerlandesas foram acompanhadas no ataque à guarnição portuguesa do fortim de São Sebastião, por índios liderados por Diogo Algodão, principal potiguara estabelecido na região do Ceará¹⁷⁵, o que demonstra que os índios que buscaram o apoio neerlandês no Recife para a expulsão da guarnição portuguesa da região correspondiam, em parte, aos mesmos sujeitos (e em parte a descendente daqueles) cujas relações com

¹⁷³ PEREIRA, José Higino Duarte. Relatórios e cartas de Gedeon Morris de Jonge no tempo do domínio holandez no Brasil. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, Rio de Janeiro, v. 58, p. 237-319, 1895. p. 263.

¹⁷⁴ Joris Gastman foi o primeiro comandante da fortaleza do Rio Grande, que passou a ser denominada como Forte ou Castelo Ceulen após ser conquistada pela WIC em 1633. Gastman foi figura de destaque no Rio Grande tendo sido responsável pelo estabelecimento de aliança com os índios Janduí grupo dito tapuia estabelecido nos sertões da capitania. Adquiriu em sociedade com outro neerlandês o engenho Cunhaú, fundado por Jerônimo de Albuquerque (o Maranhão) e pertencente a seus descendentes. De sua união com a filha de um colono luso-brasileiro deixou descendência, no Rio Grande.

¹⁷⁵ Segundo Carlos Studart Filho: “*Diogo Algedor ou Algodão é, provavelmente, um filho de Jacaúna,*” STUDART FILHO, Carlos. Os Aborígenes do Ceará. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, v.77, p. 153-217, 1963. p. 172.

Martim Soares Morenos e o apoio por eles prestado sob a liderança do principal Jacaúna, garantira, anos antes, o estabelecimento e manutenção de uma base portuguesa na região do Ceará.

O apoio de populações potiguara previamente aliadas aos portugueses na tomada do Ceará pelas forças da WIC confirma-se por meio de uma carta do Governador do Maranhão, Jacome Raimundo de Noronha. Na missiva de 23 de maio de 1637, o governador comunicava ao rei a situação precária das forças portuguesas estabelecidas no Ceará devido a dificuldades de comunicação com o Maranhão e pela ameaça que os antigos aliados indígenas passaram a representar à guarnição do Ceará em decorrência dos contatos e relações que teriam passado a desenvolver com os neerlandeses estabelecidos em Pernambuco e no Rio Grande. Conforme o Governador do Maranhão:

A Capitania do Seará esta distante desta do Maranhão 150 legoas aonde senão pode hir senão hua ves no anno que he nas monsoens[sic] de janeiro. E por esta resão pode ser mal socorrida d'esta Capitania E agora ao prezente tive cartas do Capitão que la esta que ma mandou por terra por uns negros que com muito trabalho qa chegarão em as quais me diz esta em grande aperto Elle e os soldados e moradores que por todos devem de ser trinta pessoas brancas pello grande risco que correm suas vidas assy pellas fomes que padecem como pellos gentios E aldeas que athe gora foram nossas amigas e confederadas estarem levantadas contra nos por pratica que tem dos inimiguos olandezes que estão em pernãobuquo e no Rio grande com os quais tem comercio E amizade o dito gentio [...]¹⁷⁶

A partir dos elementos destacados, é possível ressaltar: a instabilidade das forças das agências de colonização portuguesa no Ceará nesta conjuntura, a importância que a relação com as populações nativas representava para a manutenção de bases de ocupação daquele território no contexto em apressa e o poder de ação destas populações nativas que, há décadas, constituíam uma experiência de contatos com agentes europeus que atuavam sobre os territórios por elas ocupados; relações marcadas por décadas de conflitos, negociações, alianças e trocas com franceses, portugueses, neerlandeses, dentre outros europeus, com os quais estas populações tratavam e negociavam a partir de uma base territorial de ação bem mais ampla do que a base fortificada na região do Ceará, próxima à qual estabeleceram suas moradas, pois, as populações potiguara estabelecidas nas imediações do forte do Ceará, mantinham contatos e intercâmbios com agrupamentos indígenas (provavelmente potiguara) dispersos em uma amplitude territorial bastante dilatada, o que expressa uma forte integração e comunicação entre comunidades potiguara dispersas, possíveis de serem percebidas a partir

¹⁷⁶ “23 de Maio de 1637 – Trechos de uma carta de Jacome Raymundo de Noronha a El-Rei” In: STUDART, Guilherme. Documentos para a História do Brasil e especialmente do Ceará. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, v.24. 1910. p. 235.

de alguns dados acerca do grupo estabelecido no Ceará, que entendemos como um elemento que contribuiu fortemente para uma grande incorporação destas populações ao conflito luso-neerlandes.¹⁷⁷

Em carta de 28 de abril de 1638 pelo tenente Hendrik van Ham – que após a partida do major Gartsman, poucos dias após a conquista do forte, passou a comandar a guarnição neerlandesa na fortificação do Ceará – o oficial neerlandês faz referência ao intenso trânsito de populações indígenas na região. Ao indicar a pouca quantidade de âmbar até então encontrada no Ceará, Van Ham sugere que isso se daria em função de um desvio feito pelos próprios índios, dizendo que: “[...] elles [índios] acham muito âmbar-gris, mas levam-no para o Rio Grande e outros lugares, pois andam todos os dias a correr acima e abaixo sem sciencia minha. Não são poucos os índios que aqui chegam da Paraíba e do Rio-Grande e fazem esta viagem para levar o âmbar-gris.”¹⁷⁸

Além de relações com índios do Rio Grande e da Paraíba, o tenente van Ham menciona os contatos que os índios do Ceará mantinham com grupos estabelecidos em Jericoacoara, aos quais teriam enviado emissários para com eles tratar acerca do apoio à ocupação neerlandesa. Como resultado do envio dos emissários, chegaram de Jericoacoara ao forte do Ceará a 19 de dezembro de 1637: “[...] dous principaes, um chamado Tiogo

¹⁷⁷ O conflito entre neerlandeses e portugueses na América dividiu parcelas das lideranças potiguaras distribuídas ao longo do território costeiro situado entre Pernambuco e Ceará (e por consequência os grupos por eles liderados) entre o apoio às forças neerlandesas e portuguesas. No apoio aos portugueses, ganhou destaque Antonio Felipe Camarão, liderança potiguara que se destacou como um dos principais líderes nos embates contra os neerlandeses pela restauração dos domínios portugueses. Já no apoio às forças da WIC ganharam destaque alguns líderes potiguara que, após a expulsão dos neerlandeses da Bahia (em uma breve ocupação entre 1624 e 1625) – foram levados da baía da Traição em 1625 pelos neerlandeses aos Países Baixos, onde foram alfabetizados e catequizados na religião reformada e desempenharam um importante papel nas ações posteriormente desenvolvidas pela WIC em Pernambuco e capitanias vizinhas, tanto como informantes acerca da situação do território, quanto na arregimentação de apoio à ocupação neerlandesa entre as populações nativas. Entre estas lideranças destacaram-se Antonio Paraupaba (índio oriundo da região do Ceará) e Pedro Poti (originário da baía da Traição) este último primo de Antonio Felipe Camarão, o que demonstra que os conflitos entre portugueses e neerlandeses, também impactaram sensivelmente entre grupos potiguara que, ao longo de décadas, constituíram estreitas relações com os portugueses e, conforme já discutido, desempenharam um importante papel no processo de avanço territorial português sobre a costa leste-oeste. Diante dos aspectos explicitados, há de se entender que, o apoio ofertado por índios do Ceará à ocupação neerlandesa da região, insere-se dentro destas disputas que, mais do que unicamente oporem portugueses a neerlandeses, dividiram também os agrupamentos potiguaras dispersos ao longo da porção setentrional da costa norte-sul e porção oriental da costa leste-oeste entre o apoio a portugueses e neerlandeses. Sobre esta questão ver: *Malogro da Nobreza Indígena* (In) RAMINELLI, Ronald. **Nobrezas do Novo Mundo: Brasil e Ultramar hispânico, séculos XVII e XVIII**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2015. p. 135-173.; HULSMAN, Lodewijk. Índios do Brasil na república dos Países Baixos: as representações de Antônio Paraupaba para os Estados Gerais em 1654 e 1656. **Revista de História**, São Paulo, n. 154, p. 37-70, jul./dez. 2006. ; SOUTO MAIOR, Pedro. Dous Indios notáveis e parentes próximos: Pedro Poty e Philipe Camarão. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, v. 26, p. 61-71, 1912.

¹⁷⁸ PEREIRA, José Higino Duarte. Relatórios e cartas de Gedeon Morris de Jonge no tempo do domínio holandês no Brasil. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, Rio de Janeiro, v. 58, p. 237-319, 1895. p. 269.

Demerethie e outro Filipe Amiassú com 150 índios, bem como dous principais dos tapuias chamados Itbeapebuca e Watickene com 70 Tapuios, os quais passaram aqui dez dias e offereceram os seus serviços à Companhia.”¹⁷⁹ A distinção destes índios, em dois grupos indica que o primeiro tratava-se de índios tupi com contatos prévios com portugueses (o que se deduz a partir de seus nomes), índios com os quais o grupo do Ceará mantinha contatos e relações que demonstram que as populações tupi que ocupavam este trecho litorâneo mantinham suas bases de ocupação no território que, a despeito da dispersão de seus assentamentos, seguia sendo por elas interligadas por meio da “Estrada Velha” e seu prolongamento na costa norte-sul.

O caso dos índios de Jericoacoara (grupo formado por índios de pertencentes a grupos diversos) revela ainda que a distinção das populações nativas entre grupos tupi (ou “brasilianos” ou “brasileiros” como denominavam-nos os neerlandeses) e não tupi não deve ser tomada como uma rígida divisão no que se referem aos (re)arranjos destas populações, na medida em que contatos, alianças e intercâmbios entre grupos tupi e não tupi, e por consequência com as agências europeias que atuavam sobre um dado território, não eram incomuns.

Após 03 anos à frente do comando da guarnição neerlandesa do Ceará, o tenente van Ham passou o comando da capitania às mãos de Gedeon Morris de Jonge, zeelandês com um histórico de experiências prévias na costa leste-oeste que lhe garantiram a indicação para o comando da fortificação do Ceará pelas autoridades do “Brasil Holandês”¹⁸⁰. Foi durante o

¹⁷⁹ PEREIRA, José Higino Duarte. Relatórios e cartas de Gedeon Morris de Jonge no tempo do domínio holandês no Brasil. In: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro. Tomo LVIII, p. 237-319, 1895. p. 270.

¹⁸⁰ Em 1629 Gedeon Morris de Jonge participou de uma expedição armada pela Câmara da Zelândia com destino ao Amazonas onde se destinavam à feitoria de Torego, previamente ocupada por irlandeses. Em setembro de 1629 o forte de Torego no rio Amazonas foi atacado por forças portuguesas comandadas por Pedro Teixeira, o que resultou na prisão de Gedeon Morris. Levado ao Maranhão, Morris por lá permaneceu preso, trabalhando para os portugueses até o ano de 1636. Após sua libertação e retorno aos Países Baixos, elaborou relatórios em que defendeu perante as autoridades da WIC as vantagens da expansão das conquistas da Companhia para o Maranhão e o Grão Pará. Enviado ao Recife em 1638, Morris veio a ser posteriormente encaminhado ao comando do Ceará, para onde partiu, do Recife, em novembro de 1640. A indicação de Morris para este posto, conforme carta do Conselho Supremo do Recife aos diretores da WIC, datada de 10/01/1641, é bastante elucidativa quanto aos elementos que justificaram sua escolha e do lugar que o Ceará, possuía em meio às estratégias da companhia na costa leste-oeste. Conforme a carta os membros do Conselho Supremo do Recife diziam que: “Acreditamos que elle [Gedeon Morris] prestará ali [no Ceará] mui bons serviços à Companhia, e se VV. SS. tentarem um dia algum commettimento contra o Maranhão e regiões confinantes, podem esperar d’esse individuo optimos serviços por cauza de sua experiência e conhecimento das línguas. Agora ele tenciona descobrir a costa ulterior do Ceará até o cabo Piriá e entrar em comunicação com os índios d’essas regiões”. PEREIRA, *op. cit.*, p. 273-274. Percebe-se assim, que o Ceará, mesmo sob o domínio neerlandês, seguia, sob certos aspectos, sendo percebido dentro de uma dimensão estratégica (assim como para os portugueses) como um ponto de conexão entre espaços centrais nas estratégias de expansão dos domínios da WIC. Acerca de Gedeon Morris de Jonge, ver ainda: GUZMÁN, Décio de Alencar; HULSMAN Lodewijk A.H.C. **Holandeses na Amazônia (1620-1650)**: Documentos

período de comando de Gedeon Morris que o Ceará passou a ser percebido como uma base que poderia proporcionar bons rendimentos à Companhia pelo acesso a um gênero de destaque, essencial para um importante setor econômico dos Países Baixos e estratégico para a manutenção e desenvolvimento de uma potência colonial ultramarina: o sal.

A porção oriental da costa leste-oeste, zona sobre a qual atuava a guarnição estabelecida na região do Ceará, trata-se de um território costeiro caracterizado pela presença de salinas naturais bastante produtivas. Parcialmente conhecidas e exploradas pelos portugueses em período anterior à ocupação neerlandesa, as salinas deste trecho costeiro passaram a ter o potencial de sua exploração defendido por Morris logo após assumir o comando do forte do Ceará no final do ano de 1640. Em carta escrita a 14 de fevereiro de 1641 ao Conde João Maurício de Nassau e ao Conselho Supremo do Recife, Gedeon Morris de Jonge indicava a importância estratégica da exploração das salinas deste trecho costeiro ao destacar que:

[...] é de V. EX. e de VV.SS. bem conhecida a importância da navegação do sal, negócio este que em summo grão interessa à pátria e à Companhia, sendo para dezerar que os navios de Pernambuco, que devem seguir vazios para as Índias Ocidentais e para a França afim de receberem carregamento de sal, vindo aqui, o pudesse tomar. A Companhia ganharia milhares no afretamento de navios, e além d'isto que grande proveito não tiraria dahi Que grande damno não cauzaria aos nossos generaes inimigos, si o sal d'elles (pois o sal é uma das principais minas de Espanha e de Portugal) não tivesse maes consumo, e os nossos navios evitassem os milhares de perigos provenientes dos Turcos a que se expõem para buscal-o?¹⁸¹

Morris chamava atenção às autoridades do Brasil holandês para a importância estratégica do trato do sal para a economia dos Países Baixos e os interesses da WIC, e que caracterizava-se como um ponto de vulnerabilidade dos interesses neerlandeses em suas relações com os reinos ibéricos, com os quais as Províncias Unidas e a Companhia estiveram em conflito durante grande parte do século XVII, e dos quais dependiam para o fornecimento de tão importante gênero. Sobre a importância do sal para a economia dos Países Baixos ressaltada por Morris, Rita Krommen explica que:

A pesca, sobretudo a de arenque, tinha se tornado no início da modernidade a indústria nacional e principal fonte de receita dos holandeses. Ao mesmo tempo houve incremento no consumo do sal para a conservação de pescado, a que, frequentemente, foi muito difícil de satisfazer durante a guerra de independência flamenga contra Castela. Antes os holandeses adquiriam sal em Setubal ou em

inéditos. Belém: IOE, 2016. ; e KROMMEN, Rita. **Mathias Beck e a Cia. das Índias Ocidentais**. Fortaleza: UFC, 1994.

¹⁸¹ PEREIRA, José Higino Duarte. Relatórios e cartas de Gedeon Morris de Jonge no tempo do domínio holandês no Brasil. In: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro. v. 58, p. 237-319, 1895. p. 274-275.

Cadiz, mas depois do fechamento temporário dos portos ibéricos aos navios flamengos e de outros incidentes, pareceu conveniente procurar salinas seguras e favoráveis no Novo Mundo. Primeiramente dirigiram-se ao arquipélago do Cabo Verde e, em seguida, ao Caribe, onde perto de Punta de Araya no norte da atual Venezuela, encontraram uma salina ideal. De lá os intrusos, com o passar do tempo, foram, contudo, expulsos pelos espanhóis, e, vencido o armistício de doze anos entre as duas nações em 1621, era adequado continuar a procurar por salinas. Outra vez investiram contra o Caribe, ocupando a Companhia das Índias Ocidentais em 1634 as ilhas Curaçao, mais tarde Aruba e Bonaire. O produto dessas salinas não bastou, entretanto, para cobrir a imensa procura, de tal modo que o problema da aquisição do sal permaneceu temporariamente insolúvel.¹⁸²

Insumo essencial ao desenvolvimento de um setor de destaque na economia das Províncias Unidas, o sal também era um fator essencial para o desenvolvimento de uma potência colonial ultramarina como era o caso dos Países Baixos no século XVII. Para além da seguridade que o controle de importantes salinas garantiriam à economia neerlandesa e as rendas que o frete do gênero poderiam proporcionar à Companhia, o sal, além de ser empregado na conservação de pescados destinados ao consumo nos Países Baixos e exportação a mercados da porção norte da Europa (onde o arenque salgado dos Países Baixos encontrava largo consumo) interessava também como um elemento essencial para o aprovisionamento de víveres como peixes e carnes salgadas das mais variadas origens que garantissem uma seguridade ao sustento das frotas e exércitos essenciais à manutenção da conexão e controle de territórios no ultramar.

É com base nesta realidade que Gedeon Morris prospectou as salinas dos rios denominados como Ywypanim (Upanema), Meiritupe e Wararocury – situadas na região do Jaguaribe em trecho que atualmente corresponde ao extremo oeste do litoral potiguar, próximo à fronteira com o Ceará. Na sequência da análise das salinas da região do Jaguaribe, na porção litorânea situada a leste do Ceará, Morris também prospectou salinas a oeste, vindo a descobrir uma boa salina em Camocim na região da Ibiapaba, que apresentava boas condições para o transporte do sal.

O fim da primeira ocupação neerlandesa no Ceará decorreu de uma revolta dos índios aliados relacionada à forte exploração e más condições de trabalhos impostas aos índios nas salinas¹⁸³, revolta da qual resultou na morte de toda a guarnição neerlandesa no Ceará, incluindo Gedeon Morris, que, após um período atuando no Maranhão (ocupado pelos neerlandeses entre 1641 e 1644) retornara poucos meses antes do ataque à guarnição do Ceará

¹⁸² KROMMEN, Rita. **Mathias Beck e a Cia. das Índias Ocidentais**. Fortaleza: UFC, 1994. p. 52-53.

¹⁸³ KROMMEN, *op.cit.*; MARTINS, Guilherme Saraiva. **Entre o Forte e a Aldeia: estratégias de contato, negociação e conflito entre europeus e indígenas no Ceará holandês (1630-1654)**. 2010. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Humanidades, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2010.

que, pela inexistência de relato de sobreviventes, estima-se que tenha ocorrido entre janeiro e fevereiro de 1644¹⁸⁴.

Com o fim do domínio neerlandês sobre o Maranhão e o Ceará no ano de 1644, as forças da WIC foram completamente expulsas da costa leste-oeste. Apesar de terem se desenvolvido quase simultaneamente, estes episódios não devem ser percebidos como uma unidade e não correspondem, em sua totalidade, ao fruto de uma ação portuguesa coordenada para a retomada de territórios na costa leste-oeste, pois o desfecho da ocupação da base neerlandesa no Ceará relaciona-se a uma revolta essencialmente indígena, sem apoio dos portugueses que expulsaram os neerlandeses do Maranhão. Finda esta primeira fase de ação das forças da WIC na costa leste-oeste, o Ceará não foi reocupado pelas forças portuguesas vinculadas ao Maranhão – centro ao qual a capitania do Seará Grande, como parte do Estado do Maranhão, encontrava-se então subordinada dentro do ordenamento administrativo das conquistas portuguesas na América – apesar das recomendações posteriormente passadas a Luis de Magalhães, o recém nomeado governador do Maranhão, a 03 de julho de 1648 de:

[...] que visto como não há neste Reino quem pretenda a Capitania do Seará é ser conveniente (no modo com que a possa fazer) tomarem noticia do Estado com que se acha e o gentio dela e ver se se pode tratar de o conservar Em amizade com algumas dadivas E promessas de pouco custo deve V Mag.de mandar que Luis de Magalhaes (podendo fazer sem risco de sua pessoa E viagem) Tome aquele porto e nelle todas as noticias que julgar por convenientes do que apontou na sua petição e que se lhe parecer Enviar aLy do Maranhão, hu soldado pratico E zeloso para [__dor] naquela Capitania em quanto V Mg.de não prove, o faça,e de tudo avizar a V Mg.de clara E distintam.te.¹⁸⁵

Integrada como uma base para a manutenção de conexões entre importantes centros de ocupação portuguesa na América, a porção oriental da costa leste-oeste permaneceu ao longo de cinco anos como uma espécie de “território tampão” entre espaços controlados por impérios distintos, separando o Maranhão (reconquistado pelos portugueses) dos domínios neerlandeses na América cujos limites, com a perda da base no Ceará, recuaram momentaneamente para a porção setentrional da costa norte-sul.

A região do Ceará seria novamente ocupada no ano de 1649, não por portugueses, mas por forças neerlandesas oriundas do Recife que mantiveram-se na região do Ceará até 1654, ano em que se deu a derrota definitiva das forças da WIC na América. Ao contrário do

¹⁸⁴ PEREIRA, José Higino Duarte. Relatórios e cartas de Gedeon Morris de Jonge no tempo do domínio holandês no Brasil. In: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro. Tomo LVIII, p. 237-319, 1895.

¹⁸⁵ 1648, Julho, 30, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. João IV, sobre o pedido de ordens régias feito pelo governador Luís de Magalhães, na viagem pelo Maranhão, e documentos referentes à capitania do Ceará. AHU_ACL_CU_009,CX.3, D.261

primeiro período de ocupação neerlandesa do Ceará, que se deu em um contexto caracterizado pela expansão dos domínios da WIC, a segunda ocupação se deu em um contexto de crise do “Brasil holandês”, iniciado em junho de 1645 quando irrompe a revolta de colonos luso-brasileiros que daria início à “guerra de restauração” que resultaria na capitulação dos neerlandeses no início de 1654.

Como consequência da guerra de restauração, os neerlandeses perderam o controle das zonas de cultivo de cana e produção de açúcar do Nordeste Açucareiro que, além de restringir os territórios sob seu controle, limitou-lhes, também, o acesso ao açúcar e outros gêneros, o que lhes colocava em uma difícil situação econômica. É neste contexto de crise que foi organizada a segunda ocupação do Ceará pelas forças da WIC sob o comando de Mathias Beck cuja principal motivação era a busca por prata nas serras situadas no entorno da região do Ceará.

Desde o final do século XVI, as serras que estabelecem o que no período se poderia entender como os limites da região do Ceará em relação ao sertão, eram tidas como propensas à presença de minerais preciosos que desde o final do século XVI estimularam a cobiça de europeus que atuaram na região¹⁸⁶. Conforme já mencionado, Jan Bautista Syens indicava que a expedição que aportou na enseada do Mucuripe no ano de 1600 teve como uma de suas principais motivações para esta parada a sondagem acerca da possibilidade de se encontrar pedras preciosas, no que acredita-se tratar da serra de Maranguape. A possível descoberta de prata nesta região corresponderia a uma fonte de recursos extremamente necessária diante situação de crise vivenciada pelas forças da WIC, aspecto que motivou a empreitada comandada por Mathias Beck.

Em razão do desfecho da primeira ocupação neerlandesa do Ceará cinco anos antes, a expedição que se organizou em 1649, foi amparada no apoio de índios do Ceará, de Pernambuco e do Rio Grande que, em número de 60, partiram do Recife na frota comandada por Mathias Beck rumo ao Ceará, o que nos leva a acreditar que esta expedição (tal qual a primeira ocupação neerlandesa do Ceará), tenha, em parte, sido estimulada por parcela dos índios do Ceará¹⁸⁷.

¹⁸⁶ Fazemos aqui menção às serras de Aratanha, Maranguape, Camará e Juá onde nascem rios como o Ceará, o Cocó e parte dos afluentes do Pacoti, os três principais rios a cortarem o município de Fortaleza.

¹⁸⁷ BECK, Matias. Diário de Matias Beck. In: POMPEU SOBRINHO, Thomas; CÂMARA, José Aurélio; GIRÃO, Raimundo. **Três documentos do Ceará colonial**. Coleção História e Cultura: Fortaleza, 1967. p. 228. Entre outros índios, Mathias Beck faz referência a Cristovão “Parumpaba”, que acreditamos tratar-se de parente próximo de Gaspar Paraupaba e seu filho Antonio Paraupaba, índios do Ceará que fizeram parte do grupo levado em 1625 da baía da Traição para os Países Baixos e que retornando à América tiveram uma ativa participação na arregimentação de alianças indígenas à parcialidade neerlandesa.

No período em que se dava início à ocupação da região com a construção de uma nova fortificação (denominada como forte Schoonenborch) e às sondagens acerca das minas de prata, os neerlandeses, também, buscaram informações sobre os rumores acerca do potencial da existencia de prata na Serra da Ibiapaba. Por intermédio dos potiguara do Ceará, buscaram informações sobre estes rumores e sobre vários grupos indígenas como os grupos tapuias que habitavam a região do Ceará, os tabajara da região da Ibiapaba, e os tremembé do litoral. O contato com as populações nativas, que afigurava-se como essencial para o sucesso das bases européia estabelecidas na região do Ceará desde o início do XVII, mostrava-se ainda mais estratégico no contexto de crise do poder da WIC que motivara esta segunda ocupação da região, que, sem alcançar o objetivo almejado, manteve-se até meados de 1654, poucos meses após a capitulação neerlandesa no Recife em janeiro daquele ano.

Conforme carta escrita a 08 de outubro de 1654, na ilha de Barbados, onde chegou poucos após ser expulso do Ceará pelos portugueses, Mathias Beck relata a ameaça vivenciada pela guarnição por ele comandada no Ceará em consequência da derrota imposta aos neerlandeses em Pernambuco, ameaças que não se deram por parte das forças portuguesas que assumiram o poder do Ceará e os expulsaram da região poucos meses após a capitulação de Recife, mas de seus antigos aliados.

A derrota das forças da WIC motivou a migração de um grande número de indígenas oriundos da costa norte-sul para a costa leste-oeste. Formado predominantemente por índios tupi, este grupo era formado por índios que apoiaram a ocupação neerlandesa e que, diante da derrota, e da ameaça de represália por parte dos portugueses pelo apoio prestado aos neerlandeses, migraram para territórios da costa leste-oeste, onde buscavam refúgio. Em decorrência do sentimento de traição que passaram a ter em relação a seus antigos aliados, estes índios, infligiram um cerco à guarnição neerlandesa do Ceará. No relato deste episódio, Beck indicava que:

Os brasileiros¹⁸⁸ que estão foragidos de Pernambuco, mais de 4.000 almas, de Itamaracá, Paraíba e Rio Grande, chegados por Terra para refugiar-se no Ceará, clamavam, dizendo que tudo acabava de ser vergonhosamente perdido e entregue, por assim dizer, sem resistência alguma aos portugueses.¹⁸⁹

¹⁸⁸ Tal qual “*brasilianos*”: “ ‘Brasileiros’ era o termo usado pelos neerlandeses para os índios que falavam tupi, especialmente para aqueles que estavam submetidos às regras coloniais. Isso os distinguiu dos ‘tapoiers’, ou não falantes do tupi.” BOOGART, E. van den; BRIENEN R. Parker. Um Naturalista acompanha os caçadores de escravos: A primeira viagem de Georg Marcgraf ao interior do Brasil (junho-agosto de 1639) In: AMORIM, J. Terto; BARBOSA, Augusto César Bastos. (org). **O Siará na rota dos Neerlandeses**. Utrech-Fortaleza: Gráfica e Editora LCR, 2014. p. 94.

¹⁸⁹ GONZALEZ, Henrique. Versão Livre da carta de Matias Beck sobre o Ceará. **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, v. 91, p.139-147, 1977. p. 140.

Sobre as intenções deste grupo em sua fuga para o Ceará, Mathias Beck destacou que:

Era tal o estado em que estavam, de tensão, que enviaram antes corretores-correio (avant-coreurs) com ordem de massacrar os alemães no Ceará, sem poupar a vida a nenhum deles, em toda parte onde fossem encontrados. Uma vez dominado o Ceará (os índios) não permitirão, nem aos portugueses, nem aos alemães, viver no meio deles, e se propõe fazer dali [Ceará] um local de descanso e de reunião.¹⁹⁰

O relato de Mathias Beck acerca da intenção dos “brasileiros” nos possibilita, reforçar a percepção de integração da região do Ceará dentro de uma espacialidade indígena, marcadamente tupi, que a vinculava fortemente à porção setentrional da costa norte-sul, territorialidade que, conforme discutido, constituiu-se a partir do início do processo de ação européia na América, base para conflitos entre europeus e parcelas de populações nativas que, desde meados do século XVI, foram responsáveis por processos de dispersão de grupos tupi oriundos da costa norte-sul para territórios da costa leste-oeste como as regiões do Ceará e da Ibiapaba que precederam o avanço português sobre esta região e se constituíram como bases de re-assentamento de uma diáspora tupi que no início do XVII serviu de esteio para o avanço português sobre o Maranhão.

A despeito do distanciamento territorial em que encontravam em relação às suas antigas bases de ocupação na costa norte-sul, estas populações mantinham um intenso contato e intercambio por meio de relações com os grupos nelas remanescentes de forma que comunidades tupi (especialmente potiguara) dispersas entre territórios distribuídos entre as capitanias de Itamaracá, Paraíba, Rio Grande e Siará Grande – mantinham laços, intercâmbios e atuavam sob certas circunstâncias de forma articulada, por vezes dividindo-se diante das vicissitudes a elas impostas pela ação das agências de ocupação europeia sobre seus territórios na América como foi o caso do conflito entre os impérios português e neerlandês que, parcialmente, se desenvolveu no território de distribuição das comunidades potiguara dispersas entre a costa norte-sul e costa-leste-oeste e que dividiu parte destas populações entre parcialidade que se associaram a lados opostos na disputa, o que fomentou o fortalecimento de algumas lideranças destes grupos como Pedro Poti e Antonio Paraupaba por parte dos neerlandeses e Antonio Felipe Camarão por parte dos portugueses.

O entendimento de uma articulação entre comunidades tupi dispersas (em grande medida potiguara) que atuavam a partir de uma base territorial de ação que se estendia entre a

¹⁹⁰ GONZALEZ, Henrique. Versão Livre da carta de Matias Beck sobre o Ceará. **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, v. 91, p.139-147, 1977. p. 140.

costa norte-sul e costa leste-oeste é possível de ser percebida em meio aos desdobramentos da migração do grupo de “brasileiros” que assediaram a guarnição neerlandesa do Ceará. Após o assédio ao forte neerlandês na localidade (ao qual juntaram-se os potiguara do Ceará) que, conforme Mathias Beck, tinha o objetivo de transformar a região em uma zona livre da ação direta de europeus, o grupo de índios oriundos das capitanias setentrionais da costa norte-sul, migrou para a Ibiapaba quando da chegada dos portugueses que em maio de 1654, assumiam o controle da fortificação do Ceará, de onde expulsaram a guarnição neerlandesa chefiada por Mathias Beck.

A fuga destes índios rumo à Ibiapaba é relatada por Antonio Paraupaba, índio potiguara, que atuou como regedor dos “brasilianos” do Rio Grande e uma importante liderança entre os potiguaras que apoiaram o domínio colonial dos Países Baixos, onde viveu entre os anos de 1625 e 1631.¹⁹¹ Com a expulsão dos neerlandeses, Gaspar Paraupaba retornou aos Países Baixos, onde buscou junto às autoridades neerlandesas, a garantia de apoio aos “brasilianos” que, em razão da derrota da WIC, haviam sido abandonados sem garantia de seguridade perante a restauração portuguesa. Em requerimento feito em Haia a 06 de agosto de 1654, Paraupaba ressaltava a fidelidade e os serviços prestados à WIC e a manutenção da devoção à religião reformada pelos índios do grupo ao qual pertencia, e indicava a situação de abandono em que estes índios foram deixados após a derrota da WIC, o que os havia obrigado a refugiar-se na Ibiapaba. No relato sobre a missão jesuíta enviada à Ibiapaba dois anos mais tarde, o Padre Antonio Viera faria referência a este grupo.¹⁹²

A fuga deste grupo para a Ibiapaba, demonstra uma relação com o espaço que corresponde a uma reiteração de uma territorialidade tupi na porção oriental da costa leste-oeste que, remontando a meados do século XVI, constituiu-se a partir do avanço das agências de colonização européias sob os territórios na costa norte-sul previamente ocupados por grupos tupis dos quais se originavam os grupos que estabeleceram-se em trechos da costa leste-oeste.

Compreende-se assim, que a “Estrada Velha” – entendida como um espaço constituído a partir do avanço do processo de conquista portuguesa rumo ao Maranhão, no

¹⁹¹ Antonio Paraupaba esteve entre o grupo de índios que no ano de 1625 foram levados da baía da Traição para os Países Baixos por um barco neerlandês que por lá ancorou após a reconquista portuguesa da Bahia, ocupada pelos neerlandeses entre 1624-1625.

¹⁹² No requerimento, Paraupaba relata que este grupo estaria “em Cambressive no sertão além do Ceará” Conforme Lodewijk Hulsman: “Cambressive é uma referência à Serra de Ibiapaba.” HULSMAN, Lodewijk. Índios do Brasil na república dos Países Baixos: as representações de Antônio Paraupaba para os Estados Gerais em 1654 e 1656. **Revista de História**, São Paulo, n. 154, p. 37-70, jul./dez. 2006. p. 52. Sobre a referência que o Padre Antonio Vieira faz a estes índios ver: VIEIRA, Padre Antônio. **Relação da missão da Serra de Ibiapaba**. Coimbra: Edições Almedina, 2006.

início do século XVII, por meio da interligação das regiões de Jaguaribe, Ceará, e Ibiapaba revela uma espacialidade indígena marcadamente tupi, historicamente constituída a partir de um processo de deslocamentos populacionais oriundos da costa norte-sul e que teve um importante papel nos contatos e vinculações que a região do Ceará manteve com Pernambuco e as demais capitanias do norte do Estado do Brasil desde o início do processo de conquista portuguesa sobre a região e que teve no hiato neerlandês, (quando foi por duas vezes ocupada) um marco não somente para reforço de sua desvinculação em relação ao Estado do Maranhão, quanto de estreitamento de seus vínculos com Pernambuco e as demais capitanias do norte do Estado do Brasil; pois os conflitos luso-neerlandeses que se desenvolveram na América – para além de reforçar a separação do Ceará em relação ao Maranhão e de integrá-lo mais fortemente ao espaço disputado pelas forças da WIC – serviu de base para a constituição de uma elite política e econômica que se formou em meio a estes conflitos e que retomou, desde o imediato *post-bellum*¹⁹³, o interesse de integração da capitania do Siará Grande à zona de influência de Pernambuco, algo reivindicado por Martim Soares Moreno desde a época de criação do Estado do Maranhão.

2.2.2 A capitania do Siará Grande e a afirmação da influência de Pernambuco na porção oriental da costa leste-oeste no *post-bellum*

Última base de ocupação neerlandesa a se manter após o fim da Guerra de Restauração em Pernambuco, a região do Ceará foi retomada aos domínios portugueses em maio de 1654 por forças que chegaram à região em: “[...] uma embarcação portuguesa, trazendo trezentos e catorze soldados”¹⁹⁴; e: “[...] uma caravela portuguesa, que trazia um capitão-mor, seis capitães-de-tropa, e mais cento e cinquenta soldados, tanto brancos como brasilienses mulatos, mamelucos e negros”¹⁹⁵ Oriunda de Pernambuco, estas forças eram comandadas por Álvaro de Azevedo Barreto, capitão de companhia que lutara contra os neerlandeses em Pernambuco que fora indicado como capitão mor da capitania do Siará Grande e incumbido da expulsão dos neerlandeses da fortificação do Ceará por ordem de Francisco Barreto de Menezes, Mestre de Campo General de Pernambuco, que comandara o exército restaurador e assumiu o governo da capitania de Pernambuco ao fim do conflito luso-

¹⁹³ Emprega-se as expressões “*ante-bellum*” e “*post-bellum*” para referir-se, respectivamente, ao período que antecedeu e aquele que sucedeu o período de ocupação neerlandesa de Pernambuco entre os anos de 1630 e 1654.

¹⁹⁴ GONZALEZ, Henrique. Versão Livre da carta de Matias Beck sobre o Ceará. **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, v. 91, p.139-147, 1977. p. 141.

¹⁹⁵ *Ibid.*, p. 141-142.

neerlandes, postos nos quais permaneceu até o ano de 1657, quando assumiu o Governo-Geral do Estado do Brasil.¹⁹⁶

Em consulta do Conselho Ultramarino após solicitação do Mestre de Campo General de confirmação da nomeação de Álvaro de Azevedo Barreto como capitão mor da capitania do Siará Grande, sabemos que esta nomeação fora justificada pelo Mestre de Campo:

[...] por ser necessario enviar [sic] à capitania do Seará pessoa de satisfação para tomar posse dela, e q' tendo respeito a com que o Capitão Alvaro de Azevedo Barreto serve a V Mag.de o nomeou por capitão Mor da dita capitania do Seará, para onde foi com a sua companhia e três mais e que forão também duas de Indios e pretos, porque como teve por informação[sic] que os Indios, que estavam com os oLandeses se lançarão por aquella parte e elles terem ainda naquella praça duzentos home's; lhe pareceo mandar este golpe de gente pello que se pode offerrecer, e sempre será necessária huá aSistencia aly estes primeiros anos em rezão de se afirmar que naquelles limites haverá mais de novecentos Indios em duas Aldeias Legoa e mea do forte gente preversa.¹⁹⁷

A reconquista da capitania do Siará Grande corresponde, portanto, ao último capítulo dos conflitos envolvendo o enfrentamento direto entre as forças do império português e neerlandês na América e sua reintegração aos domínios portugueses se impõe, assim, a partir de forças oriundas do exército restaurador, comandadas por um oficial que atuou na guerra contra os neerlandeses em Pernambuco que foi indicado pelo Mestre de Campo Geral que passou a governar Pernambuco e que eram compostas por tropas oriundas daquela capitania. Mais do que unicamente o reestabelecimento da autoridade portuguesa sobre o ultimo reduto do denominado “Brasil Holandês”, esta ação correspondia também ao reestabelecimento de vínculos entre Pernambuco e a região do Ceará que veio a colocar novamente em pauta as disputas de jurisdição entre Pernambuco e o Maranhão acerca do controle sobre a capitania do Siará Grande que remontavam à época da criação do Estado do Maranhão e haviam sido suspensas em decorrência dos combates contra a ocupação neerlandesa.

¹⁹⁶ Sobre o início da atuação de Álvaro de Azevedo Barreto na guerra contra os neerlandeses em Pernambuco e seus serviços prévios no Reino ver: 1649, julho, 20, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. João IV, sobre o requerimento do capitão Álvaro de Azevedo Barreto, pedindo outra via da carta patente de capitão de Infantaria e que se escreva ao mestre-de-campo geral da capitania de Pernambuco, Francisco Barreto, para que este lhe dê posse de uma companhia vaga nesta capitania. AHU_CU_015, Cx. 5, D. 382. ; já sobre sua indicação ao posto de capitão mor do Ceará ver: 1654, agosto, 17, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. João IV, sobre carta do mestre-de-campo geral da capitania de Pernambuco, Francisco Barreto, informando que proveu Álvaro de Azevedo Barreto no posto de capitão-mor do Ceará, e pedindo que o confirme neste posto. AHU_CU_015, Cx. 6, D. 492.

¹⁹⁷ 1654, agosto, 17, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. João IV, sobre carta do mestre-de-campo geral da capitania de Pernambuco, Francisco Barreto, informando que proveu Álvaro de Azevedo Barreto no posto de capitão-mor do Ceará, e pedindo que o confirme neste posto. AHU_CU_015, Cx. 6, D. 492.

Em carta enviada ao rei a 16 de dezembro de 1654, poucos meses, portanto, após a expulsão da base neerlandesa comandada por Mathias Beck, Baltazar de Sousa Pereira, capitão mor do Maranhão, dava conta a dom João IV de que enviara do Maranhão socorros e mantimentos à guarnição portuguesa da fortificação do Ceará, reivindicava sua autoridade sobre a dita praça e solicitava que se lhe enviasse ordens para que pudesse exercê-la nomeando pessoa para o seu comando. Baltazar de Sousa Pereira objetivava, de forma expressa, alijar a influência de Pernambuco, pois ao referir-se àquele reduto da costa leste-oeste, indicava que:

[...] em meu tempo se Restaurou esta pRaça [Ceará] eu [aSsumy?] segunda vez com este socorro e he de minha jurisdição como trouxe por Regim.to [sesviu a?] mandarme ordem de novo pera que aSsim será e a possa governar como as mais q tenho por minha conta pondo nella pessoa que a administre e [g__ne?] de bom pRosedimento sem dependência Algua de Pernambuco¹⁹⁸

Poucos meses após o envio desta carta, Baltazar de Sousa Pereira foi sucedido no governo do Maranhão por André Vidal de Negreiros, figura de destaque no combate aos neerlandeses que teve em sua indicação ao comando do Maranhão o primeiro posto de governo a ele conferido como recompensa pelos serviços prestados no comando de forças que integraram o exército restaurador. Filho de colonos portugueses, nascido na Paraíba no início do século XVII, Vidal de Negreiros ganhou notoriedade como um dos principais expoentes de uma elite local assentada no domínio da terra, que se constituía enquanto tal em meio aos embates da Guerra de Restauração e que atuou fortemente, no período *post-bellum* em defesa de seus interesses¹⁹⁹.

Ao assumir o Governo do Maranhão em 1655, (cargo no qual permaneceu até o ano seguinte) André Vidal de Negreiros recebeu regimento no qual a vinculação da capitania do Siará Grande ao governo do Maranhão expressava-se em dois capítulos que, entre outros assuntos davam conta de ordens referentes à defesa da manutenção de paz com os principais indígenas da localidade, da busca de informações acerca da mina de prata em que atuaram os

¹⁹⁸ 1654, Dezembro, 16, São Luís de Maranhão CARTA do capitão-mor do Maranhão, Baltazar de Sousa Pereira, ao rei D. João IV, sobre o socorro que tinha enviado ao Ceará e sobre o pedido de transferência de jurisdição da dita capitania para o requerente. AHU_CU_009, Cx. 3, D. 354.

¹⁹⁹ Sobre André Vidal de Negreiros ver: PESSOA, Ângelo Emílio da Silva. Vidal de Negreiros: Um Homem do Atlântico no século XVII. In. OLIVEIRA, Carla Mary da Silva; MENEZES, Mozart Vergetti; GONÇALVES, Regina Célia. (org.) **Ensaio sobre a América Portuguesa**. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 2009. p. 53-65.

neerlandeses, do registro dos membros da guarnição do Ceará e de seus pagamentos que deveriam ser feitos pela fazenda do Maranhão²⁰⁰.

Foi durante o governo de Negreiros no Maranhão que a região da Ibiababa, estratégica ao longo do processo de expansão das conquistas para a costa leste-oeste, voltou a ganhar atenção por parte dos portugueses, por meio de iniciativas que envolveram diretamente Negreiros: a proposta de criação de um fortim em Camocim que serviu de base para o plano de envio de uma missão de padres jesuítas para catequização dos índios da Ibiapaba.

Por meio de consultas efetuadas no Conselho Ultramarino, sabemos que André Vidal de Negreiros escrevera uma correspondência a 09 de fevereiro de 1656 na qual comunicava que decidira levantar um forte em Camocim. Nesta correspondência, Negreiros informava que:

[...] o Capitão D.os de Sá Barbosa q' de proximo havia hido de Pern.co p.^a a Praça do Ceará e avisou que o Principal Algodão q junto a Ella assistia com a sua aldeia, se havia levantado com toda a gente dela e tenha vindo para a parte do Rio da Cruz a que os Indios chamão Camussi.²⁰¹

Do relato de Negreiros destaca-se que a fuga para Camocim do grupo liderado pelo principal Algodão – que acreditamos tratar-se do já mencionado “Diogo Algodão”²⁰² –

²⁰⁰ Os capítulos do regimento passado a André Vidal de Negreiros em que há menção à suas obrigações como capitão mor do Maranhão no que se refere à capitania do Siará Grande correspondem aos capítulos 2º e 3º que dispunham o seguinte: “2º Procurareis certificar-vos do Estado, em q’ se acha a cappitania do Seará p.^a sua defença, e como se ham os portugueses com os gentios naturaes, aos quaes fareis confiar, e conservar em amizade, e co’ a correspondência como de antes, e tambem vos informareis do Estado em q’ esta a mina da pRata, q’ se diz q’ os oLandezes fabricarão e se he de algum Rendim.to, e se esta Longe do porto do mar, e os mais particulares Respeitos, q’ convem p.^a se mandar beneficiar, ou se não fazer cazo della de q me avizareis contoda a clareza pello meo Concelho ultramarino. 3º Fareis tomar por lista todos as peSsoas q na Cappitania do Seará me estão servindo, e em q postos p.^a serem matriculados nos Livros da matricula deSe dito Estado e della lhe mandareis fazer seus pagam.tos na conformidade das peSsoas que nelle me Servem, e hera uso, e costume antes q aquella [pRaSsa?] fosse occupada dos oLandezes o qual pagam.to lhe mandará fazer o Provedor da minha fazenda pella Lista que vos lhe destes por vos aSignada, ordenando q se lhes faça na espécie q’ mais lhe convier p.^a seu uso e a contia que se montar, será levada em conta aos Almojarifes, nas que lhes forem tomadas de seu Recebim.to porvertude deSSe capitulo q p.^a iSso será Registado no livro da d.^a matricula”. 1655, Abril, 14, Lisboa REGIMENTO do rei D. João IV, para o governador do Maranhão, André Vidal de Negreiros, sobre o governo do Estado do Maranhão. AHU_CU_009, Cx. 3, D. 363.

²⁰¹ 1656, Julho, 8, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. João IV, sobre a solicitação feita pelo governador do Maranhão, André Vidal de Negreiros, para criar um forte junto ao rio da Cruz. AHU_CU_009, Cx. 4, D. 386.

²⁰² Supomos que o índio Algodão a que Negreiros se refere trataria-se muito provavelmente do já referido “Diogo Algodão” ou “Diogo Algedor”, principal potiguara que durante a primeira ocupação da WIC aliara-se aos neerlandeses e comandava a maior das duas aldeias de potiguaras do Ceará configurando-se àquela época como uma das principais lideranças entre os potiguara estabelecidos no Ceará ou algum parente seu próximo, pois segundo Guilherme Saraiva Martins, Algodão foi um nome recorrente entre algumas lideranças potiguara na região do Ceará, ao destacar que: “Outros índios com o mesmo sobrenome [Algodão] continuaram exercendo o cargo de chefe das aldeias de Parangaba e Paupina, ao longo do século XVII e adentrando o século XVIII” o que, para Martins, corresponde a expressão de manutenção da liderança dos agrupamentos potiguaras do Ceará sob o comando de membros de uma mesma família. MARTINS, Guilherme Saraiva. **Entre o Forte e a Aldeia:** estratégias de contato, negociação e conflito entre europeus e

indica que a região da Ibiapaba, na qual Camocim inseria-se, passou a corresponder a uma zona de refúgio onde concentravam-se agrupamentos tupi reativos ao contato com as agências europeias que atuavam sobre os territórios por eles ocupados; pois os potiguaras liderados por Algodão, que muito provavelmente migraram do Ceará para Camocim em razão de desentendimentos gerados com os portugueses que reocupavam a base fortificada do Ceará, somavam-se, na região da Ibiapaba, aos tabajara da serra (que deste o início das ações de conquista portuguesas guardaram certo distanciamento em relação a um maior estreitamento de relações com os portugueses), e aos “brasilianos” (apoiadores dos neerlandeses que para lá migraram após a derrota da WIC), o que indica a reiteração desta região como um espaço de refúgio para populações tupi, compostas por agrupamentos que expressam em suas experiências de fuga para a região extratos temporais de relações conflituosas como os portugueses caracterizadas, entre outros aspectos, por uma experiência de relações e estreito apoio a agentes franceses e neerlandeses que atuaram sobre os seus territórios e que se constituíram como base para conflitos que impulsionaram o avanço e a ação portuguesa sobre a região na primeira metade do século XVII.²⁰³

O relato acerca da intenção de construção da fortificação acima mencionado indica também que Domingos de Sá Barbosa, assim como Álvaro de Azevedo Barreto (seu antecessor no comando do forte de Nossa Senhora da Assunção)²⁰⁴, também fora enviado para comandar a capitania do Siará Grande a partir de Pernambuco e não do Maranhão, a despeito de a capitania do Siará Grande se manter vinculada ao Estado do Maranhão, conforme expressava o regimento passado a André Vidal de Negreiros. A despeito da indicação de Domingos de Sá Barbosa ter sido, ou não, feita pelo Governador André Vidal (o que é não é improvável já que Negreiros era oriundo e tinha seus interesses estabelecidos da região do Nordeste Açucareiro), o encaminhamento para o seu comando de um sujeito oriundo de Pernambuco sugere a manutenção do estreitamento das vinculações entre o comando da capitania do Siará Grande e Pernambuco no imediato *post-bellum*.

indígenas no Ceará holandês (1630-1654). 2010. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Humanidades, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2010. p. 141.

²⁰³ A intenção de construir esta fortificação em Camocim e a busca em reestabelecer as pazes com o principal Algodão, segundo Negreiros, visavam: “[...] se evitar os danos que se poderão seguir se juntos com os índios que há nas partes do dito Rio da Cruz (que são m.tos em quantidade) tratasse de continuar as hostilidades q’ sempre nos fizeram” 1656, Julho, 8, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. João IV, sobre a solicitação feita pelo governador do Maranhão, André Vidal de Negreiros, para criar um forte junto ao rio da Cruz. AHU_CU_009, Cx. 4, D. 386.

²⁰⁴ Denominação atribuída pelos portugueses ao forte Schoonenborch levantado na região do Ceará à época da 2ª ocupação neerlandesa no alto de uma duna situada entre o rio Ceará e a ponta do Mucuripe.

Ao mencionar à fuga de Algodão e seu grupo para o Camocim, Negreiros defendia que a criação do forte na localidade conviria aos interesses régios, pois:

[...] com Elle não so se poderião os Portugueses reconciliar co' o dito Principal e com os mais daquele destrito livrando-se de suas hostilidades sogeitados e avassalados introduzindo nelles e nos do Certão a nossa S.ta fé Cathólica mas facilitasse o caminho para se poder hir da Cidade de São Luiz por terra a Pernambuco e socorrer com qualquer aperto a Praça do Ceará, senhorear-se toda aqLa costa e terem os nossos navios melhor acolhida nos portos della do que athe gora tiveram pois não herão ouzados a deitar hua pessoa em terras ne' refazerse de agua E outras coizas co' o temor de sere' tomados, E comidos daquele gentio como fizeram a alguns' que aly forão dar.²⁰⁵

Além da busca em evitar a sublevação deste grupo, atendendo assim a parte das obrigações a ele atribuídas em seu regimento no que se referia à capitania do Siará Grande, André Vidal de Negreiros expressa claramente a conveniência da fortificação por ele proposta como uma base que facilitaria o caminho e as comunicações, tanto por mar quanto por terra, entre o Maranhão e Pernambuco, chamando assim atenção à dimensão estratégica de franqueamento e manutenção da Estrada Velha que, de caminho da conquista do Maranhão, seguia sendo até então a única via de comunicação entre o Maranhão e o Estado do Brasil e que precisava assim ser garantido, especialmente no trecho que separava o Ceará do Maranhão, cuja navegação e percurso por terra apresentavam-se como travessias bem menos seguras e estáveis que o trecho entre o Ceará e Pernambuco. Diante disto, Negreiros:

[...] se resolveo a mandar fazer o dito forte na paragem referida (sem se fazer nelle dispêndio algum da faz.^a de V. Mg.de e meter lhe quatro peças de artilharia de athe seis livras som.te (pLa pouca q aly há) co' vinte e cinco soldados E hu' Ajudante por Cabo oq' tudo ficava remetendo logo em douz barcos q estão de partida p.^a o Ceará q mandava socorrer co' o mais a que a limitação daquele Estado dava lugar cauza por que escrevia ao Mestre de Campo geral Fran.co Barreto socorresse a mesma Praça com todo o cuidado como sempre fez enquanto no Maranhão não ouver mais efeitos donde se possa fazer para q por falta do necessário se não exponha a risco de se desemparrar e perder²⁰⁶

Ao propor a construção de uma fortificação em Camocim sem dispêndio da Fazenda Real, o governador do Maranhão André Vidal de Negreiros, destacava que o dito reduto e a pequena guarnição que nela estabelecer-se-ia, deveriam, contudo, ser socorridos (entenda-se: mantidos o seu sustento e pagamento de sua guarnição) às custas de Pernambuco devido à incapacidade de seu sustento pelo Maranhão, defendendo assim algo que se apresentava contrário às atribuições a ele conferidas em seu regimento como governador do

²⁰⁵ 1656, Julho, 8, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. João IV, sobre a solicitação feita pelo governador do Maranhão, André Vidal de Negreiros, para criar um forte junto ao rio da Cruz. AHU_CU_009, Cx. 4, D. 386.

²⁰⁶ *Ibid.*

Maranhão que expressava claramente a ordem de identificação e registro dos membros da guarnição e o seu pagamento partir dos recursos da fazenda daquele Estado. Se André Vidal de Negreiros indicava que a construção da pequena fortificação se daria sem dispêndio da Fazenda Real, há que se ressaltar que parte de seus custos encontraria-se muito provavelmente estribado nos espólios militares dos conflitos luso-neerlandeses na América.

A ocupação neerlandesa no Nordeste Açucareiro e os conflitos dela decorrentes – além de darem margem à emergência e destaque de lideranças como André Vidal de Negreiros e outros sujeitos que dela participaram – foram responsáveis pela constituição de uma rede de fortificações na região ocupada, especialmente concentrada em Pernambuco, que, com o fim da Guerra de Restauração, passou, em parte, a ser vista por alguns como desnecessária como era o caso do Mestre de Campo General Francisco Barreto de Meneses que, após liderar o exército restaurador que expulsou os neerlandeses, governou Pernambuco por três anos após o fim do conflito.

O destino a ser dado ao conjunto de fortificações constituído ao longo dos embates gerou discussões, especialmente em decorrência da situação de crise econômica vivenciada na região, que dificultava a manutenção de bases fortificadas (de natureza estável) e de suas respectivas guarnições após a desmobilização parcial do estado de guerra constante em que a região vivera por cerca de uma década, considerando-se aqui unicamente o período da Guerra de Restauração (1645-1654).²⁰⁷

Entendemos assim que as “quatro peças de artilharia de athe seis libras” que armariam o fortim que Negreiros pretendia levantar no Camocim provavelmente teriam sua origem no espólio da guerra luso-neerlandesa na medida em que, ao ser indicado para o Governo do Maranhão, Negreiros peticionou ao Conselho Ultramarino – sendo em sua demanda atendido pelo Procurador da Fazenda e pelos Conselheiros em Lisboa – acerca da conveniência em:

[...] fortificaremSse as praças daquelle estado [do Maranhão] e fazer algumas fortalezas para defença delas e nelle não há Artilharia alguma para sequer [___rem?] as forças que se fizerem. Pede a V Mg.de seja Servido mandar ordenar ao Mestre de campo geral Francisco Barreto que mandando-lhe elle Andre Vidal pedir alguma artilharia lha [remeta?] daque há De Sobeio [sobejo?] no Recife por ahy convir ao Serv.co de V Ma.de²⁰⁸

²⁰⁷ Destacamos aqui as visões discordantes de Francisco Barreto de Menezes e João Fernandes Vieira acerca do sistema de defesa a ser adotado no território restaurado que será discutido na sequência.

²⁰⁸ 1655, Fevereiro, 20, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. João IV, sobre a petição de André Vidal de Negreiros, nomeado governador do Maranhão, para o mestre de campo-geral, Francisco Barreto, em que solicita que se lhe remeta a artilharia que houver de sobejo no Recife, para se guarnecerem as praças do Estado do Maranhão. AHU_CU_009, Cx.3, D.358.

Que Negreiros recebera as peças de artilharia por ele demandadas – das quais se entende, originariam-se as peças a comporem a defesa da base fortificada por ele proposta para Camocim – nos parecer certo, pois, se destacava-lhes a falta no Maranhão como justificativa para o envio de peças de artilharia oriundas de Pernambuco, sabemos que à época de seu primeiro governo em Pernambuco (1657-1661) dispusera, em favor de João Fernandes Vieira (quando este organizava sua ida à África para assumir o governo de Angola), de: “nove peças de artilharia de ferro de calibre 6, 8 e 9 libras, que trouxe to Maranhão, às quais me pediu [Vieira] para levar na sua náó em que foi para Angola”²⁰⁹; de onde se entende que as peças de artilharia que “sobejariam” em Pernambuco e que solicitara em favor da defesa do Maranhão, além de não terem sido por ele empregadas (ao menos em sua totalidade) para os fim propostos, não foram deixadas no Maranhão em favor de seu emprego futuro, sendo saldadas por Negreiros em benefício próprio, pois a menção acima indicada, consta em seu testamento de 14 de maio de 1678 em meio às contas que teria com seu “compadre o Governador João Fernandes Vieira.”

Ao projeto de construção de fortificação em Camocim, que tinha como uma de suas fundamentações evitar hostilidades de grupos indígenas reativos à ocupação portuguesa que se concentravam na região, associou-se o projeto de desenvolvimento de uma missão de padres jesuítas na serra da Ibiapaba, fruto das boas relações que Negreiros estabelecera no início de seu governo com o Padre Antonio Vieira que encontrava-se no Maranhão naquele período.

O projeto de construção de um forte no Camocim não foi, contudo, efetivado. A despeito de toda mobilização de Negreiros em termos de justificativas e de organização dos elementos necessários para a concretização de seu projeto, esse foi inviabilizado em razão das dificuldades de navegação para a região. O relato do Padre Antonio Vieira previamente mencionado acerca de uma embarcação que partira de São Luis em fevereiro de 1656 e que após cinquenta dias tentando (de forma infrutífera) alcançar Camocim, retornou a São Luis em somente doze horas, corresponde à embarcação armada por André Vidal de Negreiros com tropa e materiais para o levantamento do forte, na qual também embarcara dois padres jesuítas que objetivavam estabelecer contato com os índios da serra o que não foi concretizado na ocasião.

²⁰⁹ MELLO, José Antônio Gonsalves de. **João Fernandes Vieira**: Mestre de Campo do terço de Infantaria de Pernambuco. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos descobrimentos Portugueses, 2000. p. 330.

Se o projeto da fortificação do Camocim não foi posteriormente concretizado – pois poucos meses depois desta tentativa, André Vidal de Negreiros encerrou seu governo no Maranhão e nenhum de seus sucessores buscou executá-lo – após o fracasso do envio de tropas e padres por mar, os padres jesuítas Antonio Ribeiro e Pedro de Pedrosa partiram por terra de São Luis rumo à Ibiapaba, acompanhados de alguns soldados e índios, dando assim início ao percurso daquele que, conforme os relatos do período, seria o mais difícil dos trechos da Estrada Velha (o que ligaria São Luis à Ibiapaba). Tendo iniciado a viagem a 05 de maio de 1656, os padres chegaram à Ibiapaba quase dois meses depois, a 04 de julho daquele ano, e deram início a uma missão junto aos índios da Ibiapaba que duraria até o ano de 1662.²¹⁰

Acerca do breve governo de André Vidal de Negreiros no Maranhão e de seu impacto sobre a porção oriental da costa leste-oeste cabe ainda mencionar a sua proposta de construção de uma nova fortificação na região do Ceará. Em carta escrita ao rei a 04 de dezembro de 1655, André Vidal de Negreiros, relatando informações a ele transmitidas por Álvaro de Azevedo Barreto e Domingos de Sá Barbosa – que foram capitães mores do Siará Grande logo após a expulsão dos neerlandeses, ambos oriundos de Pernambuco – que devido à situação do Forte de Nossa Senhora da Assunção, feito em madeira, seria recomendado a construção de uma nova fortificação em pedra, cal e tijolo na região. Indicava também a necessidade de ferramentas para as obras, bem como outras demandas a serem executadas naquela localidade. Negreiros menciona na carta que encaminhara do Maranhão o que fora possível enviar em uma sumaca, mas que em face das carências pelas quais passava o Maranhão sugeria que os provimentos do reduto do Ceará se fizessem pelo reino ou por Pernambuco enquanto do Maranhão não houvesse condições de se garantir o seu sustento.

Sobre os planos de construção de fortificações na porção oriental da costa leste-oeste defendidos por Negreiros durante o seu governo no Maranhão destaca-se que, a despeito de não terem se concretizado no que se refere à construção das fortificações, a ação de Negreiros também assemelhou-se por suas sugestões de que o sustento destas duas bases fortificadas, não fosse feito pelo Maranhão, cujo governo a época era ocupado pelo próprio solicitante – que justificava seu pedido em razão das dificuldades pelas quais o Maranhão passava – mas por Pernambuco, capitania cujo governo foi assumido pelo próprio Negreiros logo após este deixar o comando do Maranhão.

²¹⁰ Sobre a missão dos Padres Ribeiro e Pedrosa bem como as ações do Padre Antônio Vieira que também visitou a missão junto aos tabajaras da dita Serra ver: VIEIRA, Padre Antônio. **A Missão de Ibiapaba**. Lisboa: Almedina, 2006.

A solicitação de Negreiros de que a fortificação do Ceará e sua guarnição passassem a ser sustentadas por Pernambuco, indo, portanto, de encontro com o que expressava seu regimento como governador do Maranhão, foi acatada em julho de 1656 pelo Conselho Ultramarino que, em despacho referente à solicitação, defendeu que: “Parece q V Mg.de mande escrever a Pern.co que daly se [socorra?] ao Ceará co’ que se puder emquanto[sic] do Maranhão Se não pode fazer por falta de rendas”.²¹¹ É em razão deste despacho que tradicionalmente associa-se a desvinculação da capitania do Siará Grande do governo do Maranhão e sua subordinação a Pernambuco ao contexto do imediato *post-bellum*.

Ao referir-se ao parecer do Conselho Ultramarino emitido em julho de 1656 no qual se acata a proposta de Negreiros de que o sustento e manutenção da fortificação e da guarnição do Ceará ficassem a cargo de Pernambuco, enquanto do Maranhão não houvesse renda suficiente, Guilherme Studart, associou a efetiva vinculação da capitania do Siará Grande à influência de Pernambuco no marco temporal daquele parecer, indicando que:

Pode-se, portanto, datar deste tempo [julho de 1656] a separação. Não há carta regia de tal ou tal data determinando que o Ceará ficasse separado do Maranhão, o que houve é o que fica aqui resumido. Impossibilitado o Governo do Maranhão de socorrer o Ceará, que estava sob sua jurisdição, decidiu El-rei a 13 de Julho de 1656 que o socorro que lhe fosse ministrado daquela datta em diante por Pernambuco, praça muito mais forte e rica e de mais recursos.²¹²

Como bom representante da historiografia metódica – fortemente atento a datas, fatos e documentos oficiais – Studart, diante da falta de uma fonte clara e conclusiva acerca da desvinculação da capitania do Siará Grande do Estado do Maranhão e de sua incorporação ao Estado do Brasil sob a influência de Pernambuco (que, existindo, ainda hoje não é conhecida), estabelece o parecer do Conselho Ultramarino de julho de 1656 sobre o sustento da guarnição do Ceará por Pernambuco como marco temporal e factual desta mudança; ressaltava, contudo, que esta questão não se tratava de um ponto pacífico entre historiadores que, assim como ele desenvolviam uma história fortemente pautada na busca por datas que marcassem, no tempo e no espaço, fatos dignos de serem definidos e destacados em uma

²¹¹ 1656, Julho, 8, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. João IV, sobre a s considerações feitas por André Vidal de Negreiros, governador do Estado do Maranhão, em relação ao estado da praça do Ceará e da necessidade de construir nova fortificação. Anexo: 1 lembrete. AHU_CU_009, Cx. 4, D. 387.

²¹² STUDART, Barão de. **Datas e factos para historia do Ceará** Tomo I. Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 2001. p. 72. Studart indica que o parecer do Conselho Ultramarino fora dado a 13/07/1656, a consulta ao documento original, no entanto, aponta a data de 08/07/1656. Ver: 1656, Julho, 8, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. João IV, sobre a s considerações feitas por André Vidal de Negreiros, governador do Estado do Maranhão, em relação ao estado da praça do Ceará e da necessidade de construir nova fortificação. Anexo: 1 lembrete. AHU_CU_009, Cx. 4, D. 387.

história oficial, como aquela que Studart se propunha a escrever sobre a província/estado do Ceará.

Studart destaca ainda que nas consultas por ele efetuadas em documentos do (então) Arquivo Ultramarino, o último documento (em termos temporais) que associava em alguma medida a capitania do Siará Grande ao governo do Maranhão seria datado de 15 de março de 1673. Em consulta à documentação avulsa do Arquivo Histórico Ultramarino referente à capitania do Maranhão, nos foi possível identificar fontes que indicam que a capitania do Siará Grande, tal qual destacou Studart, teve sua vinculação ao governo do Maranhão reivindicada por São Luís em período posterior ao governo de Negreiros. A análise destas fontes, (em maior parte do final da década de 1650 e início da de 1660) nos revela, que esta associação corresponde à busca por parte de dois sucessores de Negreiros no governo do Maranhão (Pedro de Melo e Rui Vaz de Sequeira) em manter atribuições sobre a capitania do Siará Grande (no caso de Pedro de Melo) e recuperar o controle do governo do Maranhão sobre a capitania do Siará Grande (no caso de Rui Vaz de Sequeira) que, desde o governo de Negreiros teria em, termos práticos, passado a vincular-se ao governo de Pernambuco.²¹³

Capistrano de Abreu, sem ater-se a data e fatos, pois concentrava suas análises mais na observância e discussão de processos, seguiu a mesma linha de Studart no que se refere ao seu entendimento acerca do momento em que teria se dado o desmembramento do comando da capitania do Siará grande do Estado do Maranhão e de sua vinculação ao Estado do Brasil sob influência efetiva de Pernambuco, que, como um processo, é por ele associado ao contexto das guerras luso-neerlandesas na América. Destacando o desconhecimento de marcos oficiais claros para esta mudança, tal qual indicou Studart, Capistrano de Abreu ressaltou que: “[...] o Ceará se desligou desde as guerras flamengas do estado do Maranhão, e

²¹³ Ver: 1659, Setembro, 9, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. Afonso VI, sobre a queixa apresentada pelo governador do Maranhão, Pedro de Melo, a respeito da recusa do capitão do Ceará em obedecer às suas ordens. AHU_CU_009, Cx. 4, D. 417.; 1662, Agosto, 20, São Luís do Maranhão CARTA do governador do Maranhão, Rui Vaz de Sequeira, para o Conselho Ultramarino, sobre os negócios daquele Estado e da agregação da praça do Ceará ao Maranhão. AHU_CU_009, Cx. 4, D. 456; 1663, Abril, 20, São Luís do Maranhão CARTA do governador do Maranhão, Rui Vaz de Siqueira, ao rei D. Afonso VI, sobre as vantagens de sujeitar a capitania do Ceará ao governo do Maranhão e sobre alteração de comportamento dos índios devido às ações do capitão da referida capitania e de um religioso da Companhia de Jesus nele atuante como missionário. Anexo: 1 doc. AHU_CU_009, Cx. 4, D. 467; 1663, Julho, 20, São Luís do Maranhão CARTA do governador do Maranhão, Rui Vaz de Sequeira, para o Conselho Ultramarino, sobre as conveniências de se recuperar a capitania do Ceará, e o levantamento dos índios tabajaras, provocado pelas violências exercidas por um religioso da Companhia de Jesus com o auxílio do capitão do Ceará, que não pretendia sujeitar-se ao governo do Maranhão. Anexo: 2 docs. AHU_CU_009, Cx. 4, D. 470.

tão insensivelmente que ainda não se fixou a data do facto nem ainda se encontrou decreto ou alvará mandando isto.”²¹⁴

A despeito do desconhecimento de um marco oficial claro desta transferência, entende-se que a influência de interesses estabelecidos na região do Nordeste Açucareiro (e de seu principal centro, a capitania de Pernambuco) sobre a capitania do Siará Grande efetivou-se no contexto do imediato *post-bellum* e teve no governo de André Vidal de Negreiros no Maranhão o marco fundamental para a consolidação da influência que Pernambuco passou a exercer sobre o Siará Grande que – como capitania subalterna ao governo de Pernambuco desde o imediato *post bellum* até o ano de 1799 – correspondeu a uma importante base para expansão de interesses centrados em Pernambuco sobre porção oriental da costa leste-oeste. Diante deste entendimento, cabe refletir acerca dos impactos do governo de Negreiros e dos conflitos luso-neerlandeses como bases que proporcionaram a consolidação dos interesses centrados em Pernambuco na capitania do Siará Grande no contexto que se segue à guerra de restauração.

Conforme as consultas ao Conselho Ultramarino acerca das fortificações na porção oriental da costa leste-oeste propostas por André Vidal de Negreiros, sabemos que a correspondência acerca da construção de um novo forte no Ceará foi enviada por Negreiros em dezembro de 1655 e que o envio do barco por ele encaminhado para a construção de fortificação no Camocim (o que demandava toda uma organização prévia) se deu no mês de fevereiro de 1656, o que nos leva a entender que ambas proposições de ação sobre o território em apreço foram pensadas de forma conjunta e executadas (em termos propositivos) em um momento que corresponde aos últimos meses do breve governo de Negreiros no Maranhão, que foi por ele deixado para substituir o Mestre de Campo General Francisco Barreto de Menezes no governo de Pernambuco, capitania da qual Negreiros defendia que deveria partir o sustento e os socorros das guarnições das fortificações no Ceará e em Camocim.

Sem propor uma clara vinculação da capitania do Siará Grande ao Estado do Brasil sob subordinação a Pernambuco (o que poderia gerar um acirramento aberto de disputas jurisdicionais) Negreiros ao contrário do que possa parecer sob um primeiro olhar, se utilizando da política de fortificação da costa e jogando com aspectos que efetivamente atuavam em desfavor do Maranhão (como as dificuldades econômicas e as maiores dificuldades de comunicação com o Ceará) agiu, durante seu breve governo em São Luis de forma a garantir uma incorporação efetiva da capitania do Siará Grande à zona de influência

²¹⁴ ABREU, Capistrano de. **Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1988. p. 68.

da região na qual concentravam-se seus interesses e do segmento social a que pertencia, espaço que, em grande medida, correspondia aos territórios nos quais os neerlandeses exerceram um controle mais efetivo durante o quarto de século de ocupação na América, o que compreendia as capitanias de Pernambuco, Itamaracá, Paraíba, Rio Grande e o Siará Grande.

Em função da guerra, o conjunto destas capitanias correspondia ao território sobre o qual exerceu-se durante os conflitos luso-neerlandeses uma autoridade comum concentrada na figura do Mestre de Campo General Francisco Barreto de Menezes, com autoridade militar sobre as forças que atuaram sobre este vasto território ocupado pelos neerlandeses que, após o fim dos conflitos, passou a ser reivindicado por alguns dos principais expoentes da elite restauradora como espaço-base para o exercício de influência da capitania de Pernambuco.²¹⁵

Comandante das ações bélicas contra os neerlandeses sobre o vasto território destacado, o Mestre de Campo General Francisco Barreto de Menezes, ao fim dos conflitos, foi nomeado, em 1654, governador da capitania de Pernambuco, cargo no qual permaneceu até o ano de 1657 quando assumiu o Governo-Geral do Estado do Brasil em Salvador. Com sua indicação ao governo de Pernambuco, Francisco Barreto de Menezes agregou aos poderes militares que já exercia sobre todo o território ocupado pelas forças da WIC (e que foram por ele mantidos após o fim do conflito), o poder político da mais importante capitania que compunha o território sobre o qual estendia-se sua autoridade militar que, diante do contexto de crise do imediado *post-bellum*, conferia-lhe, em termos práticos, uma ampliação de seus poderes políticos sobre a vasta região que encontrava-se sob seu comando militar.

A associação na figura de Francisco Barreto de Menezes de tão amplos poderes, exercidos sobre uma vasta região conferia-lhe uma autoridade em caráter supracapitania que serviu de base, após o fim de seu governo em Pernambuco, para contendas jurisdicionais que marcaram, especialmente nas duas décadas que se seguiram à expulsão dos neerlandeses, as relações entre o governo de Pernambuco e o Governo Geral de uma parte, e o governo de Pernambuco e o de algumas capitanias sobre as quais pleiteava-se a subordinação ao governo da antiga capitania duartina, contendas que, em parte, expressavam reivindicações de parcelas da elite local que lutaram na guerra de restauração da qual André Vidal de Negreiros (sucessor imediato de Barreto de Menezes) era um dos principais expoentes, sendo a única liderança formada nas lutas coloniais, pertencente à elite local que governou de forma efetiva,

²¹⁵ Lembramos que Francisco Barreto de Menezes, como Mestre de Campo General, e já como governador de Pernambuco, foi o responsável pela organização da expedição para expulsar os neerlandeses do Ceará em maio de 1654, bem como pela indicação de Álvaro de Azevedo Barreto para o comando desta expedição com o posto de capitão mor do Siará Grande.

(e não interina) a capitania de Pernambuco, e que teve em seu governo à frente da dita capitania o marco inicial dos conflitos destacados. Segundo Cabral de Mello:

Francisco Barreto de Menezes comandara as tropas luso brasileiras durante a guerra de restauração, tendo Vidal por subordinado. Após a capitulação batava, El Rei o manteve no governo de Pernambuco, promovendo-o em seguida, a governador-geral na Bahia. Durante a guerra, Barreto acumulara sem sujeição a Salvador, o comando militar e político não só da capitania duartina, mas de todas as demais que haviam constituído o Brasil holandês, razão pela qual, por sua vez, André Vidal de Negreiros pretendia haver assumido todos estes poderes.²¹⁶

As disputas relativas às atribuições inerentes ao cargo de governador de Pernambuco e de suas relações com o governo-geral e o governo das demais capitanias do norte que iniciaram-se no primeiro governo de André Vidal de Negreiros com a busca, por parte de Negreiros, em manter as amplas atribuições (políticas e militares) conferidas a Barreto de Menezes; envolveram embates com Governador-Geral, bem como com capitães mores de capitanias que, em meio a estas disputas, foram pleiteadas como capitanias subordinadas ao governo de Pernambuco.

Ao assumir o Governo-Geral, Francisco Barreto de Menezes tentou limitar, sem sucesso, o exercício por parte de Negreiros do poder que ele próprio exercera quando governara Pernambuco – poder que, conforme destaca Cabral de Mello, não se encontrava sujeito às ingerências do governador-geral – o que, em parte, demonstra que, para além de uma questão de caráter jurisdicional, que foi posta a partir das disputas que se colocavam entre Barreto de Menezes e Vidal de Negreiros, e que se seguiram por alguns anos entre seus sucessores nos respectivos cargos, tratava-se de uma disputa antes de tudo por poder, pois, conforme indica Cabral de Mello:

Nos vinte anos que se seguiram à restauração do domínio português, as relações entre os governadores da capitania [de Pernambuco] e os governadores-gerais haviam sido sempre de desconfiança, quando não de hostilidade declarada. Governar significava nomear, o que constituía fonte substancial de poder e também de renda, pois frequentemente os cargos eram, por baixo do pano, literalmente comprados pelos interessados não legalmente à Coroa, como na França, mas ilegalmente aos governadores. Por trás de linhas jurisdicionais propositalmente indefinidas ou mal definidas, exercia-se a pressão incessante de clientelas vorazes de amigos, protegidos, fâmulos, ou meros recomendados em busca de colocação no Brasil.²¹⁷

O envolvimento direto de significativa parcela da elite açucareira local nos combates para a expulsão dos neerlandeses estimulou entre alguns membros deste segmento sócio-econômico (que a partir de sua atuação nos conflitos luso-neerlandeses, cada vez mais,

²¹⁶ MELLO, Evaldo Cabral de. **A Fronda dos Mazombos**: Nobres contra mascates, Pernambuco, 1666-1715. São Paulo: Editora 34, 2003. p. 34-35.

²¹⁷ *Ibid.*, p. 33.

passou a fortalecer o seu entendimento e auto-identificação enquanto um grupo social digno de privilégios, convertendo-se assim em uma “açucarocracia” que arrogava para si o auto-proclamado *status* de “nobreza da terra”²¹⁸) um sentimento de nativismo regional que, além de mobilizá-los politicamente na busca por reconhecimentos pelos serviços prestados, serviu de base para a constituição de todo um imaginário acerca das guerras contra os neerlandeses que mobilizou as forças políticas da capitania/província de Pernambuco por um período de mais de dois séculos, sentimento que se transformou ao longo destas centúrias e que, em sua primeira fase – que vai da guerra de restauração ao conflito entre os interesses da açucarocracia e os setores mercantis emergente da capitania de Pernambuco deflagrados pela elevação de Recife à categoria de município no início do século XVIII – caracterizaria-se por seu cariz nobiliárquico. Ao referir-se a esta primeira fase do sentimento nativista que moveu a atuação da açucarocracia da qual André Vidal de Negreiros foi um dos principais representantes, Evaldo Cabral de Mello indica que:

Na segunda metade de Seiscentos ele fora nobiliárquico. Havendo repellido a ocupação neerlandesa durante um quarto de século, a açucarocracia considerava-se no direito de governar a seu talante a terra que restaurara para a Coroa portuguesa. A esta aspiração política, nascida das frustrações com o exercício do poder local através das Câmaras municipais, posto em cheque pelos representantes da Coroa e pelo comércio reinol do Recife, somava-se vivo sentimento de classe, difuso, é certo, mas por isso mesmo mais impregnante do que a aspiração extritamente emancipacionista²¹⁹

Mais do que propriamente uma disputa sobre o alcance jurisdicional de um cargo, a atuação de um dos mais importantes representantes da “açucarocracia” como governador de Pernambuco se dava de forma a arregimentar (para si e para o segmento sócio-econômico ao qual pertencia) recompensas pelos serviços prestados e que para isso recebeu o apoio da Câmara de Olinda: instância máxima de representação dos interesses da elite local. As disputas pela maximização das bases de poder inerentes ao cargo refletem, portanto, a

²¹⁸ Como açucarocracia, Evaldo Cabral de Mello denomina parcelas da elite açucareira de Pernambuco e capitanias vizinhas que, pelos serviços prestados ao longo das guerras contra os neerlandeses, passaram constituir uma identidade de grupo que serviu de base para reivindicação de recompensas e privilégios para si e seus descendentes, dentre os quais a exclusividade do acesso a espaço de poder locais. Mesmo que os serviços prestados ao longo das guerras tenham servido de base para a constituição de uma identidade de grupo que demandava um reconhecimento mútuo entre os pares, é preciso destacar que a elite açucareira da região também era permeada por divisões internas dentre as quais destacamos a divisão forjadas em meio as consequências da ocupação neerlandesa que geraram embates entre o grupo formado por membros da açucarocracia que foram obrigado a migrar e a abandonar suas propriedades em função da ocupação neerlandesa, e o grupo daqueles que posteriormente adquiriram as ditas propriedades, disputas que moveram aquilo que Evaldo Cabral de Mello denominou como “a Querela dos Engenhos”. Ver: MELLO, Evaldo Cabral de. **Olinda Restaurada: Guerra e açúcar no Nordeste, 1630-1654**. São Paulo: Editora 34, 2007.

²¹⁹ MELLO, Evaldo Cabral de. **Rubro Veio: O imaginário da restauração pernambucana**. São Paulo: Alameda, 2008. p. 17.

intenção deste grupo que, por defenderem (em causa própria) que o governo de Pernambuco deveria caber por direito a sujeitos que atuaram na guerra contra os neerlandeses, teve no primeiro ocupante do cargo no período *post-bellum* a não ter atuado nestes combates o alvo de uma revolta liderada por membros da elite local que acarretou sua deposição²²⁰.

Ao destacarmos que a elite açucareira local que lutara nas guerras de restauração buscava uma “maximização” do poder do cargo de governador de Pernambuco, chamamos atenção que, para além da excepcionalidade do contexto de ocupação e guerra em Pernambuco e mais capitanias, que deu margem à constituição de uma autoridade com uma base de ação bastante dilatada – como aquela exercida por Francisco Barreto de Menezes que serviu como ponto de partida para as discussões acerca da amplitude jurisdicional a ser conferida ao governo de Pernambuco – o contexto do *post-bellum* colocava por si só uma ampla lacuna acerca das definições das atribuições ao cargo de governador de Pernambuco.

Antes da ocupação neerlandesa, Pernambuco, bem como Itamaracá, eram capitanias donatárias, o que impunha distinções nas atribuições e ingerências no exercício do poder do governo-geral sobre estas capitanias, quando comparados a capitanias régias como era o caso de Paraíba e Rio Grande. Com o fim da guerra, o governo de Pernambuco passou a ser conferido a um sujeito diretamente indicado pela autoridade régia. Tal novidade, associada à excepcionalidade do contexto em que se colocava, deu margem a disputas às quais se associaram as reivindicações da açucarocracia que buscava ampliar suas bases de poder, em parte, por meio da busca pela subordinação do governo de algumas capitanias ao governo de Pernambuco e a garantia de autonomia perante o governo-geral.

No imediato *post-bellum*, antes mesmo de Negreiros assumir o governo do Maranhão, estes interesses encontram-se expressos em uma proposta feita ao rei dom João IV pelo Mestre de Campo João Fernandes Vieira, que ganhou grande expressão política, militar e econômica no curso da ocupação da WIC e dos conflitos luso-neerlandeses, e que, juntamente

²²⁰ Fazemos aqui menção a Jerônimo de Mendonça Furtado, que ficou popularmente conhecido como “o Xumbergas” e foi o quarto governador de Pernambuco no período *post-bellum* (1664-1666) – tendo tido como antecessores imediatos no cargo Francisco Barreto de Menezes, André Vidal de Negreiros e Francisco de Brito Freire – sendo o primeiro deste período a não ter atuado nas guerras para a expulsão dos neerlandeses. Ver: MELLO, Evaldo Cabral de. **A Fronda dos Mazombos: Nobres contra mascates**, Pernambuco, 1666-1715. São Paulo: Editora 34, 2003. Acerca dos três primeiros governadores do *post bellum* cabe, contudo, destacar que a despeito de todos terem participado da guerra somente André Vidal de Negreiros efetivamente era membro da elite local.

com Negreiros, foi um dos principais expoentes da açucarocracia que alcançou grande proeminência social e política no *post bellum*.²²¹

Em relatório escrito a 25 de maio de 1654 – cuja cópia foi encaminhada ao rei em 1655, anexa a uma carta escrita por Francisco Barreto de Menezes acerca da situação e do destino a ser dado às fortificações deixadas como saldo da guerra – João Fernandes Vieira propunha ao rei que as capitanias de Pernambuco, Itamaracá, Paraíba e Rio Grande, em razão das distâncias em relação à Bahia, seriam melhor geridas se seus governos fossem separados da jurisdição do Governo-geral, sendo assim administradas com um governo a parte que, por mais que Fernandes Vieira não deixe claro em sua proposta, subentende-se que corresponderia a um governo de caráter regional, centrado em Pernambuco sem subordinação ao governo da Bahia, tal qual então exercia-o Francisco Barreto de Menezes na qualidade de Mestre de Campo General e Governador de Pernambuco. Referindo-se às quatro capitanias acima mencionadas, João Fernandes Vieira defendia no relatório enviado ao rei que:

[...] me pareceu advirtir a V Mag.de q estas quatro Capp.tas appontadas em Pernambuco, he couza muy dilatada, q tem de jurisdições por costa 160 Leguas e para se povoarem e fortificar ficão muy distante a jurisdição da Bahia e por este Respeito estavam esta Capp.tas mal governadas e menos fortificadas e sendo separadas da jurisdição da Bahia com Governo a p.te farceha melhor o serviço de V Mag.de e andarão as couzas mais ajustadas.²²²

As ações de Vieira na busca em expandir as bases de influência de Pernambuco, não se restringiriam, contudo, às capitanias mencionadas em seu relatório, pois, conforme indica seu biógrafo (sem, no entanto, indicar a data) João Fernandes Vieira: “[...] solicitou e insistiu por um título de conde do Ceará”²²³ – o que associado à atuação de André Vidal de Negreiros no governo do Maranhão às disputas entre o governo de Pernambuco e o Governo Geral à época do governo de Negreiros em Pernambuco – demonstra que os interesses da açucarocracia, projetava-se por uma ampla região que, de Pernambuco, estendia ao norte, até a capitania do Siará Grande, a base territorial sobre a qual concentravam-se os interesses da elite restauradora que, enquanto grupo, fojou sua identidade política na guerra de restauração e se viu politicamente fortalecida para atuar em favor de seus interesses e na busca de

²²¹ Sobre João Fernandes Vieira ver: MELLO, José Antônio Gonsalves de. **João Fernandes Vieira**: Mestre de Campo do terço de Infantaria de Pernambuco. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos descobrimentos Portugueses, 2000.

²²² “Advirtensias necessárias sobre as fortificações q se devem fazer nestas Capp.tas de Pernambuco e sobre outros particulares importantes ao Serviço de V Mag.de q d.s G.de” escrito a 25/05/1654 por João Fernandes Vieira In:1655, maio, 23, Recife CARTA do [mestre-de-campo geral da capitania de Pernambuco], Francisco Barreto, ao rei [D. João IV], sobre as fortificações que serão necessárias na capitania de Pernambuco. Anexos: 4 docs. AHU_CU_015, Cx. 6, D. 534.

²²³ MELLO, *op.cit.*, p. 409.

recompensas pelos serviços prestados em função do contexto de crise que, não se restringia aos espaço reconquistado após a guerra, pois a conjuntura de crise era vivenciada em grande parte do Império português e refletia as profundas transformações pelas quais passavam os domínios dos reis de Portugal em meados do século XVII.

Em um contexto de crise no Império português que se estendeu por grande parte da segunda metade do século XVII – que se refletia, em âmbito local, na precária situação da economia da região do Nordeste Açucareiro: com muitos engenhos destruídos ao longo da guerra e depreciação dos preços do açúcar; de instabilidade no reino que, desde 1640, sustentava uma guerra em suas fronteiras, tendo sua independência sob contestação espanhola até a assinatura do tratado de Lisboa em 1668; e de grandes perdas no oriente e na África ocidental, cujas soluções somente viriam a ter suas bases definitivamente assentadas com tratados assinados com os Países Baixos e a Inglaterra na década de 1660 – a açucarocracia, detinha um poder de barganha que lhes garantiu a conquista de uma série de privilégios de natureza fiscal, honorífica, e também política, que explicam, em parte, o grande poder exercido por dois dos seus mais importantes representantes no período *post-bellum* cuja influência, chegou a expandir-se à outra margem do Atlântico com a nomeação de André Vidal de Negreiros e de João Fernandes Vieira, para o governo de Angola.²²⁴

Esta época também foi marcada por um recrudescimento dos interesses escravistas no trato transatlântico que aprofundaram os laços entre portos negreiros da África e da América portuguesa a partir de meados do século XVII, como decorrência dos impactos que a independência portuguesa provocara no sistema de *Assientos*²²⁵ e que foram manejados por estes dois sujeitos, à época em que estiveram a frente do governo de Angola em favor de interesses próprios, bem como do grupo ao qual pertenciam, neste caso, especialmente no que tange a fornecimento de mão de obra de africanos escravizados em um contexto de alta demanda para a recomposição dos plantéis da região do Nordeste Açucareiro.²²⁶

²²⁴ Após governar Pernambuco (entre 1657-1661) André Vidal de Negreiros assumiu o governo de Angola, por ele governada entre 1661 e 1666. Negreiros foi antecedido neste posto por João Fernandes Vieira, que governou a capitania de Angola entre 1658 e 1661, cargo que Vieira assumiu após o exercício do governo da Paraíba, por ele ocupado entre 1655 e 1657.

²²⁵ Chamava-se *Assiento* o contrato estabelecido pelo rei de Castela para o fornecimento, em regime de monopólio, de escravos africanos às Índias de Castela. Controlado durante o período da União Dinástica por negociantes portugueses o *Assiento* foi uma importante via de acesso português à prata hispano-americana. ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul - Séculos XVI e XVII**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. p. 114.

²²⁶ Sobre o Governo de João Fernandes Vieira em Angola (1658 e 1661) Ver: João Fernandes Vieira Governador 1655-1661. In. MELLO, José Antônio Gonsalves de. **João Fernandes Vieira: Mestre de Campo do terço de Infantaria de Pernambuco**. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos descobrimentos Portugueses, 2000. p. 321-356.

Como parte dos conflitos luso-neerlandeses no espaço atlântico, Angola foi ocupada pelas forças das WIC no ano de 1641, na sequência, portanto, do movimento que em 1640 restaurara a independência portuguesa, o que impunha grandes limitações à reação portuguesa frente à ocupação neerlandesa de Angola, na medida em que na Europa, os inimigos portugueses do ultramar, convertiam-se em aliados nas lutas contra o rei de Espanha. A reconquista de Angola processou-se no ano de 1648 quando os neerlandeses de lá foram expulsos pelas ações de forças que foram arregimentadas e financiadas no Rio de Janeiro, de onde partiu, rumo à Angola, a frota comandada por Salvador Correia de Sá e Benevides²²⁷. A reconquista de Angola aos domínios portugueses a partir de forças oriunda do Estado do Brasil deu início a um ciclo de forte influência direta dos principais centros daquele Estado sobre Angola que marcou grande parte da história desta região da África na segunda metade do século XVII e proporcionou o fortalecimento de vínculos diretos entre as duas margens do Atlântico-Sul português.

Contextualizando o período em que se inserem os governos seguidos dos Mestres de Campo João Fernandes Vieira e André Vidal de Negreiros em Angola (1658-1666) que foi marcado por uma forte influência em Angola de interesses estabelecidos no Estado do Brasil (especialmente concentrados no Rio de Janeiro e em Pernambuco) e que foram gestados nos embates luso-neerlandeses que moveram a agência de colonos luso-brasileiros na América e na África que serviram de base para ligações diretas que favoreceram o fortalecimento de circuitos sul-atlânticos fortemente assentados no tráfico negroiro – Leandro Nascimento de Souza destaca:

[...] a importância do trato negroiro para a produção açucareira, e os negócios da prata em potosí, na América, fez com que os governadores luso-brasileiros em Angola investissem na expansão territorial no sertão africano. No governo de Salvador de Sá, de 1648 a 1652, como o Norte do Brasil ainda estava sob domínio flamengo, houve uma ampliação no tráfico negroiro no eixo Sul do Brasil, sobretudo o Rio de Janeiro. No governo de João Fernandes Vieira, é que foram colocadas em prática ações que ampliaram o tráfico de escravos no Atlântico português, sobretudo no eixo entre Pernambuco e Angola.²²⁸

Sobre os impactos das transformações proporcionadas pelos rearranjos gerados pela independência portuguesa em relação à Espanha e que favoreceram a ampliação e o fortalecimento de vínculos entre alguns dos principais portos do Estado do Brasil e da África

²²⁷ Sobre Salvador de Sá e Benevides, ver: BOXER, Charles R. **Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola** (1602-1686). Rio de Janeiro: Editora Nacional; Universidade de São Paulo, 1973.

²²⁸ SOUZA, Leandro Nascimento de. **Uma experiência pernambucana em Angola: o governo de João Fernandes Vieira, 1658 a 1661**. 2013. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2013. p. 13.

atlântica (cujos interesses, à época, encontravam-se fortemente concentrados em Angola), Luiz Felipe de Alencastro explica que:

Após a ruptura entre Lisboa e Madrid (1640), parte das redes de troca, do equipamento negreiro, e da infra-estrutura gerada pelo capital assentista encaixa no sistema de tráfico integrado ao Brasil. A quantidade e a escolha de escravos destinados aos portos brasileiros são incrementados, à medida que desaparece de Luanda a demanda dos assentistas, fornecedores da América espanhola.²²⁹

Destacando os laços que já ligavam de forma estrutural os principais portos do Estado do Brasil (e as zonas de cultivo a eles vinculadas) a portos da África atlântica, por meio do trato negreiro, Alencastro ressalta que: “Paradoxalmente, a transformação do período filipino que terá maior impacto na América portuguesa ocorre fora do território americano, no outro lado do mar, no apêndice angolano da economia brasileira.”²³⁰ As perdas de possessões portuguesas na Ásia, as dificuldades para o acesso de negociantes portugueses ao *Assiento* com o fim da União Dinástica e os interesses em recompor as bases de produção açucareira destruídas ou prejudicadas ao longo dos anos de conflitos na América (o que representavam redução do potencial de extração de tributos), conformavam alguns dos elementos do contexto de crise no império português em meados dos seiscentos que, entendida como um processo, serviu de base que impulsionou o que se denomina como “virada atlântica” do império português e representava o gradual aumento da importância do sistema atlântico no equilíbrio do império português, sistema composto por um conjunto de circuitos de comércio que teve no trato negreiro transatlântico um dos eixos estruturadores.²³¹

O contexto de crise e de profundas mudanças que marcaram o início do processo de virada atlântica do império português correspondeu a um período propício à emergência de figuras como André Vidal de Negreiros e João Fernandes Vieira que encontravam nesta conjuntura um momento favorável para defesa de seus interesses e ampliação de suas bases de poder e que, ao mesmo tempo correspondem a exemplos que representam em suas trajetórias, transformações nas relações que alguns sujeitos de destaque que atuaram no espaço colonial estabeleceram com os territórios de além-mar, relações distintas daquelas que até o início do século XVII predominaram entre as principais figuras de destaque que atuaram no espaço

²²⁹ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes**: Formação do Brasil no Atlântico Sul - Séculos XVI e XVII. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. p. 79-80.

²³⁰ *Ibid.*, p. 80.

²³¹ Sobre o processo de declínio relativo da importância dos circuitos orientais e de emergência dos circuitos da porção atlântica no conjunto do Império português entre a segunda metade do século XVII e a primeira metade do XVIII ver: Estagnação e contracção no Oriente (1663-1750) e; Renascimento e expansão no Ocidente (1663-1750) In: BOXER, Charles R. **O Império Colonial Português** (1415-1825). Lisboa: Edições 70, 1981. p. 136-178.

colonial lusitano e que são diferenciadas, por Luiz Filipe de Alencastro por meio da contraposição entre os modelos do “homem ultramarino” x “homem colonial”. Conforme Alencastro:

Nos corredores entre a periferia colonial e o Reino, a Restauração fecha algumas portas, mas abre outras. A redistribuição de cartas gerada na monarquia bragantina pela fuga para Madrid de membros da nobreza e da alta administração, abre a via a novos atores oriundos da elite ultramarina. Nesse ponto há uma separação que pode – e deve – ser estabelecida, entre dois agentes sociais distintos: o “homem ultramarino” e o “homem colonial”. O primeiro faz sua carreira no ultramar buscando lucros, recompensas e títulos desfrutáveis na corte. O segundo circula em diversas regiões do Império, mas joga todas as suas fichas na promoção social e econômica acumulada numa determinada praça, um enclave colonial que às vezes não o viu nascer mas onde possui bens, herdeiros e tumba reservada.[...] A decisão de conservar o corpo até o Juízo Final no cemitério da comunidade ultramarina revela a crença na continuidade histórica dessa mesma comunidade. Instituído bens de capela com o objetivo de engendrar renda vinculada à compra de missas para o resgate de sua alma depois da morte, construindo jazigos para si e seus descendentes num determinado cemitério tropical, o homem ultramarino se redefine como homem colonial.²³²

Na contraposição entre os arquétipos do “homem ultramarino” e do “homem colonial” que se apresenta no contexto da restauração portuguesa, Alencastro destaca como “homem ultramarino” nomes como o de Salvador Correia de Sá e Benevides: “[...] que fizeram carreiras nas colônias do Atlântico sul para usufruir ganhos sociais na Metropole”²³³ e como “homem colonial” nomes como João Fernandes Vieira e André Vidal de Negreiros que corresponderiam a: “[...] personagens emergentes das guerras de restauração que acumulam ganhos noutros pontos do Império, e notadamente Angola, a fim de incrementar seu status no Brasil”²³⁴. É, portanto, como “homens coloniais”, voltados ao fortalecimento de seus poderes em suas próprias bases de estabelecimento na colônia, que Negreiros e Vieira atuaram ao longo de suas trajetórias no período *post-bellum*, marcada pela busca por recompensas de caráter honorífico; pelo interesse na maximização de seus poderes pessoais e do grupo que representavam, por meio do exercício de postos da administração colonial na América e na África; bem como de ampliação de suas bases espaciais de poder na colônia por meio da busca em garantirem influência e exercício de poder sobre o território que correspondeu às bases mais estáveis de ocupação neerlandesa na América, que serviram de espaço para a ação restauradora que lhes conferira poder e que correspondia ao vasto território que incluía as capitanias de Pernambuco, Itamaracá, Paraíba, Rio Grande e Siará Grande.

²³² ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes**: Formação do Brasil no Atlântico Sul - Séculos XVI e XVII. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. p. 103-104.

²³³ *Ibid.*, p. 104.

²³⁴ *Ibid.*, p. 104.

As reivindicações de ampliação destes poderes, centrados em Pernambuco, sobre os territórios de outras capitanias, ao mesmo tempo que contava como apoio nestes territórios – onde figuras da elite restauradora como os próprios Vieira e Negreiros distribuíam suas propriedades e possuíam parcialidades a apoiarem-nos em suas pretensões – foi base de amplas resistência movida por grupos estabelecidos em espaços como as capitanias de Paraíba e Rio Grande, que, face aos interesses de projeção da influência de Pernambuco sobre seus governos, jogavam com as disputas entre o governo de Pernambuco e o governo-geral como forma de guardarem uma maior margem de autonomia, ao buscarem evitar uma sujeição ao governo de Pernambuco pois, de acordo com Cabral de Mello – referindo-se ao prosseguimento das contendas entre o governo-geral (ainda comandado por Barreto de Menezes) e o governo de Pernambuco, (já comandado por Francisco de Brito Freire) indica que: “Francisco Barreto [como governador-geral – 1657-1663] não fora o único a rejeitar o alcance das competências de Brito Freyre. O mesmo faziam os capitães-mores da Paraíba e de Itamaracá, que só queriam reconhecer a autoridade do governador-geral, de modo a ampliar as suas.”²³⁵ de onde resultou que no ano de 1662: “Finalmente, a Coroa desligou o Rio Grande e a Paraíba da sujeição a Pernambuco”²³⁶

Se contestado nas capitanias de Rio Grande, Paraíba e Itamaracá, o exercício da influência do governo de Pernambuco sobre a capitania do Siará Grande, ao que parece, fortalecia-se neste período a despeito de queixas feitas por um capitão mor do Siará Grande que, nomeado pelo rei, teve sua autoridade submetida aos arbítrios de um representante do governador de Pernambuco: a época Francisco de Brito Freire. Em carta enviada ao rei, a 16 de maio de 1661, Diogo Coelho de Albuquerque, capitão mor do Siará Grande, ao queixar-se das ingerências cometidas por um criado do governador de Pernambuco, revela que a guarnição do forte correspondia a uma importante base na qual assentava-se o exercício da influência de Pernambuco sobre a capitania do Siará Grande. Nas palavras de Coelho de Albuquerque, o governador de Pernambuco:

[...] Francisco de Brito Freire; o qual pelas notícias que lhe deram, de que noutros tempos saíra por esta Costa grande quantidade de âmbar; e que ainda havia muito entre os índios domésticos que estavam à nossa obediência; se antecipou a mandar uma embarcação fretada, por conta da fazenda de Vossa Majestade, em que meteu sessenta soldados, a título de mudar os que aqui estavam: os quais vieram a cargo de um criado seu, a que fez ajudante, e, carregada esta embarcação, mais de fazendas para fazer seus resgates que de mantimentos, e vitualhas para sustento deste presídio, começou este ajudante a obrar com a ajuda destes soldados, não como meu

²³⁵ MELLO, Evaldo Cabral de. **A Fronda dos Mazombos**: Nobres contra mascates, Pernambuco, 1666-1715. São Paulo: Editora 34, 2003. p. 37-38

²³⁶ *Ibid.*, p. 38.

ajudante, senão, como meu superior; e com tal estilo e desaforo que se tem levantado comigo e perdido a obediência de que eu me não posso restituir; sem haver infusões de sangue, que à vista destas nações de índios bárbaros, puderam dar ocasião a se apoderarem desta fortaleza, consumindo-nos a todos; como em outro tempo fizeram aos holandeses, vendo-os discordes²³⁷

O trecho destacado revela, entre outros aspectos, que o poder de influência do governo de Pernambuco sobre a capitania do Siará Grande, tinha sua base no controle exercido sobre a guarnição do forte que conformava à época praticamente a única base social em que encontrava-se a diminuta representação da agência portuguesa em um território que seguia sendo fortemente ocupado por indígenas. Sobre a guarnição da fortaleza da região do Ceará é preciso destacar que, desde a reconquista com as forças enviadas por Barreto de Menezes sob o comando de Álvaro de Azevedo Barreto – e, sobretudo, a partir da atuação de André Vidal de Negreiros no governo do Maranhão – a fortaleza de Nossa Senhora da Assunção era mantida a partir de Pernambuco.

Composta por soldados recrutados em Pernambuco, a guarnição da fortaleza de Nossa Senhora da Assunção não correspondia a um contingente militar com bases estáveis na região. Os serviços nela prestados se davam em caráter temporário o que, fazia rotineira a sua substituição ao longo de períodos de cerca de um ano de serviços locais, o que assegurava a manutenção de fortes vínculos de seus membros com a capitania de Pernambuco, o que garantia a reafirmação constante, da inserção da capitania do Siará Grande na órbita de influência daquele governo, e faziam com que capitania correspondesse, entre a segunda metade do século XVII e a primeira metade do XVIII, a uma importante base para a inserção nas redes de prestação de serviços de caráter militar de âmbito regional.

É com base na força de soldados enviados sob o pretexto de substituir parte da guarnição (que temporariamente era trocada) que o criado do governador de Pernambuco impôs sua vontade perante o capitão mor do Siará Grande. Diante da situação apresentada, Diogo Coelho de Albuquerque, sugere a conveniência da sujeição da capitania do Siará Grande ao governo-geral, pois, segundo ele:

[...] esta praça coube à repartição de Pernambuco, não para ele pôr cabos que mandem e executem ordens, à vista de quem a governa, fazendo-lhes descortesias e negando-lhe a obediência que manda Vossa Majestade lhe tenham. E para que ao diante se não sigam maiores inconvenientes, deve Vossa Majestade, por seu serviço,

²³⁷ 1661, Maio, 16, Ceará CARTA do capitão-mor do Ceará, Diogo Coelho de Albuquerque, ao rei [D. Afonso VI], a queixar-se do procedimento do governador de Pernambuco, Francisco de Brito Freire, que, ao enviar um seu ajudante para o socorro do Ceará, acabou por tirar-lhe toda a jurisdição sobre esta capitania. Anexo: certidão de carta patente. AHU-CEARÁ, cx.1, doc. 24. AHU_CU_006, Cx. 1, D. 18.

declarar, que esta praça é subordinada ao governo geral do Estado, como sempre foram todos os deste Estado²³⁸

Referindo-se aos inconvenientes da constante substituição da guarnição, Coelho de Albuquerque sugeria que os vínculos da capitania do Siará Grande com Pernambuco se mantivessem somente no âmbito fazendário, devendo a Fazenda Real de Pernambuco prover os recursos para o sustento e manutenção da guarnição que, conforme defendia o capitão-mor, deveria ser permanente como forma de evitar danos vivenciados pelos próprios soldados, cuja viagem de volta a Pernambuco, ao fim do período de serviço, se faria por terra, em razão das dificuldades de navegação a barlavento, no que resultava a morte de muitos deles e ainda de alguns índios que comumente acompanhavam-nos neste trajeto. Diogo Coelho de Albuquerque sugeria assim que:

[...] fiquem estes soldados que aqui vieram, perpetuados no presídio, e que os oficiais da fazenda de Pernambuco, a socorram com mantimentos, e mais vitualhas, assim como até agora se fazia, porquanto estas mudas de gente vem a ser em grande desserviço de Vossa Majestade, em respeito de que os mudados não podem tornar por mar a Pernambuco, e sempre costumam ir por terra, comboiados de muitos índios, para os guardarem de outros em jornada tão larga, que tendo mais de cento e cinquenta léguas de costa, passam grandes trabalhos e riscos, e logo os índios tornam para suas casas. E nos caminhos morrem muitos, assim dos soldados, como dos ditos índios. E tanto é dificultosa a navegação desta praça para Pernambuco, que indo para fazer viagem a embarcação que agora veio, arribou ao Maranhão, e havendo presídio fixo, se escusam todos estes trabalhos, e moléstias, e despesas grandes da fazenda de Vossa Majestade.²³⁹

A prestação de serviço de escoltas aos soldados que, ao fim do período de serviços na fortaleza do Ceará voltavam por terra a Pernambuco, indicado no relato do capitão mor, demonstra que os índios estabelecidos junto à base fortificada da capitania do Siará Grande, seguiam mantendo vínculos com as comunidades indígenas dispersas ao longo da porção setentrional da costa norte-sul, também incorporadas ao espaço de colonização portuguesa, pelas quais o grupo de soldados e os índios que os acompanhavam passariam ao longo de seu percurso com destino a Pernambuco, o que proporcionaria a manutenção de laços entre estas comunidades indígenas dispersas que foram incorporados na lógica de integração de espaços promovidos na colônia em favor das dinâmicas de incorporação da capitania do Siará Grande à esfera de influência de Pernambuco no século XVII.

²³⁸ 1661, Maio, 16, Ceará CARTA do capitão-mor do Ceará, Diogo Coelho de Albuquerque, ao rei [D. Afonso VI], a queixar-se do procedimento do governador de Pernambuco, Francisco de Brito Freire, que, ao enviar um seu ajudante para o socorro do Ceará, acabou por tirar-lhe toda a jurisdição sobre esta capitania. Anexo: certidão de carta patente. AHU-CEARÁ, cx.1, doc. 24. AHU_CU_006, Cx. 1, D. 18.

²³⁹ *Ibid.*

Do relato de Coelho de Albuquerque destaca-se ainda que a base fortificada da capitania do Siará Grande, mais do que unicamente um reduto que visava a defesa territorial e busca pela garantia de conexão entre espaços, correspondia a uma base para o desenvolvimento de trato com as populações indígenas locais de gêneros de caráter extrativista como o âmbar que, desde o início das ações das agências européias sobre a região eram por elas explorados, proporcionando lucros que motivavam, por parte do Governador de Pernambuco, o envio de embarcação carregada: “mais de fazendas para fazer seus resgates que de mantimentos, e virtualhas para sustento deste presidio”.

Desde o imediato *post-bellum*, a capitania do Siará Grande foi, portanto, incorporada à zona de influência reivindicada pela elite restauradora e – a despeito das solicitações de Diogo Coelho de Albuquerque, que provavelmente se deram de forma coordenada com seu parente que a mesma época governava a capitania da Paraíba, que no ano de 1662 desvinculou-se de Pernambuco ao ter seu governo subordinado diretamente ao governo-geral²⁴⁰ – manteve-se como capitania subordinada ao governo de Pernambuco até o fim do século XVIII.

Parte das disputas jurisdicionais que marcara as relações entre o governo geral e o governo de Pernambuco nos anos que se seguiram ao fim dos conflitos luso-neerlandeses só foram parcialmente resolvidos com a elaboração do regimento do governador de Pernambuco em 1670, que estabeleceu regras referentes às atribuições do cargo no que se refere ao provimento e confirmação de uma série de ofícios da justiça e fazenda e postos militares que puseram termo a uma importante fonte de disputas entre os ocupantes do governo-geral e do governo da capitania de Pernambuco, já que a nomeação para os ditos ofícios e postos era uma das fontes de disputas por corresponderem a uma base substancial de apoio ao poder de um administrador na colônia, já que, além de corresponder a uma fonte de renda, (pois conforme destacado, o acesso a alguns deles muitas vezes eram vendidos) correspondiam também a uma base central para a acomodação das redes clientelares que se vinculavam ao ocupante do cargo de governo e conferiam suporte às suas ações.²⁴¹

²⁴⁰ Fazemos aqui referência a Matias de Albuquerque Maranhão, sucessor de João Fernandes Vieira no governo da Paraíba onde permaneceu entre 1657 e 1663, época, portanto, em que a Paraíba garantiu, mais do que subordinação direta ao governo geral, a sua autonomia perante o governo de Pernambuco que certamente contou para isso com a participação daquele que a época governava-lhe. Filho de Jerônimo de Albuquerque, o conquistador do Maranhão, Matias de Albuquerque Maranhão, se não fosse pai, seria tio de Diogo Coelho de Albuquerque, pois o capitão mor do Siará Grande ao reclamar das ingerências cometidas pelo governador de Pernambuco dizia que: “*que esta praça [Ceará] a conquistou meu avô Jerônimo de Albuquerque, quando determinou por conquistar o Maranhão*”.

²⁴¹ MELLO, Evaldo Cabral de. **A Fronda dos Mazombos**: Nobres contra mascates, Pernambuco, 1666-1715. São Paulo: Editora 34, 2003. p. 34.

Assentadas as bases de poder e delimitados os espaços de jurisdição e atribuições conferidos ao governo de Pernambuco, restringindo territorialmente as pretensões de constituição de uma base regional de poder centrado na capitania de Pernambuco por meio da expressa sujeição dos governos de capitanias como o Rio Grande e Paraíba ao governo-geral; a política de defesa correspondeu ao espaço privilegiado para a ação de João Fernandes Vieira na busca em garantir as bases de influência regional reivindicadas pela elite restauradora a partir da agência de “homens coloniais” que (como ele e Negreiros), além de atuarem em favor de seus próprios interesses também o fazia como representantes de segmentos da açucarocracia cujo apoio a eles conferido repercutia na retribuição por meio de cargos e ofícios, cujos acessos contavam com o controle e a influência de autoridades a partir de uma lógica de perfil clientelar que marcava fortemente as relações sociais no período moderno²⁴²

Tendo postulado o acesso ao governo da capitania de Pernambuco, o que não foi por ele alcançado, tal qual lograra Negreiros, o Mestre de Campo João Fernandes Vieira, desde o imediato *post-bellum*, desenvolveu uma atuação fortemente marcada pela defesa de uma política de manutenção e fortalecimento do sistema defensivo da colônia como base para a projeção regional de seus interesses. Logo após o fim da guerra de restauração, os interesses do Mestre de Campo João Fernandes Vieira acerca da questão motivaram a elaboração de uma espécie de relatório no qual Vieira apresentava sua visão acerca da política defensiva que deveria ser adotada no território das capitanias de Pernambuco, Itamaracá, Paraíba e Rio Grande. No relatório, Vieira defendia a manutenção e ampliação das bases fortificadas construídas ao longo da guerra, visão na qual contrapunha-se ao Mestre de Campo General Francisco Barreto de Menezes, à época governador de Pernambuco²⁴³. Acerca das visões discordantes de Menezes e Vieira sobre esta questão, José Antonio Gonsalves de Mello destacou que:

[...] eram opostas as opiniões do mestre-de-campo-general Francisco Barreto de Menezes e do mestre-de-campo João Fernandez Vieira: enquanto este baseava o seu plano de defesa do Nordeste na segurança das fortalezas, aquele acreditava na defesa móvel, representada por forças volantes de infantaria. Era evidente que Vieira defendia antes os interesses de senhor de engenho e fazendas, com seu plano de defesa estável, ponto de vista tradicional na tática européia, do que o sistema da

²⁴² Sobre a lógica clientelar que pautavam as relações sociais do período, discutida a partir na noção da “Economia moral do Dom” ver: HESPANHA, António Manoel; XAVIER Ângela Barreto. As Redes Clientelares. In: HESPANHA, António Manoel. In: HESPANHA, António Manoel (org.). **História de Portugal: O Antigo Regime**. Lisboa: Estampa. 1998. p. 339-349.

²⁴³ Sobre as propostas discordantes de Menezes e Vieira acerca do sistema de defesa a ser adotado em Pernambuco e nas demais capitanias restauradas ver: 1655, maio, 23, Recife CARTA do [mestre-de-campo geral da capitania de Pernambuco], Francisco Barreto, ao rei [D. João IV], sobre as fortificações que serão necessárias na capitania de Pernambuco. Anexos: 4 docs. AHU_CU_015, Cx. 6, D. 534.

‘guerra brásilica’, firmado na mobilidade de ação, no choque, na negação das forças de infantaria, aqui patrocinado por Barreto.²⁴⁴

Gonsalves de Mello destaca que o posicionamento de Vieira quanto ao projeto de defesa por ele advogado pautava-se por seus interesses como um grande proprietário e representante dos interesses da elite terratenente local. Acerca da amplitude patrimonial de João Fernandes Vieira, Gonçalves de Mello destaca que, ao longo de sua vida, foi proprietário de, ao menos, 16 engenhos distribuídos entre as capitanias de Pernambuco, Itamaracá e Paraíba e chegou a ser senhor “[...] de mais de dois mil escravos”²⁴⁵; mas nem só desta significativa quantidade de terras voltadas ao cultivo de cana compunha-se o patrimônio fundiário deste sujeito. No ano de 1666, foi a ele concedida, por Valentim Tavares Cabral, capitão mor do Rio Grande, uma imensa sesmária a ser destinada ao criatório. Com a justificativa de ter prestado serviços ao rei por trinta anos e ser: “[...] o maior fabricante de fazendas de propriedade que há neste estado em que tem dezaseis engenhos de fazer asucar para o que lhe he necessario contidade de bois e para as poder ter o gado para sua multiplicação lhe faltam terras de pastos”²⁴⁶ a Vieira foi concedida uma ampla sesmária:

Comessando a medir a dita terra do Rio Seara mirim por Costa athe o porto do touro toda a que se achar devoluto e desaproveitada e se comessara da ultima para a ponta do norte e as legoas que se acharem por Costa se medirão também para o sertão de leste a oeste ficando-lhe a dita data em coadra tanto de comprido como de largo²⁴⁷

A vasta dimensão do lote concedido e o contexto no qual o título foi passado – marcado pela busca em repovoar capitania do Rio Grande que, cerca de dez anos após o fim do conflito, ainda era escassamente povoada – associados ao fato de que João Fernandes Vieira teria tomado posse desta ampla sesmária por intermédio de seu procurador no Rio Grande, o Padre Leonardo Tavares de Melo (que por ser o vigário da Igreja de Nossa Senhora da Apresentação de Natal seria à época das figuras de maior destaque em meio à diminuta

²⁴⁴ MELLO, José Antônio Gonçalves de. **João Fernandes Vieira**: Mestre de Campo do terço de Infantaria de Pernambuco. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos descobrimentos Portugueses, 2000. p. 412.

²⁴⁵ Para a relação dos engenhos arrolados como tendo sido de propriedade de João Fernandes Vieira ver: MELLO, *op.cit.*, p. 360-362. Quanto à referência ao número de escravos que seriam de propriedade de João Fernandes Vieira ver, na mesma obra, p. 365.

²⁴⁶ IHGRN – Fundo Sesmarias; Livro 01; carta Nº 14; f. 104. Agradecemos aqui, no nome da Professora Dra. Carmen Alveal (UFRN) a todos os membros do grupo por ela coordenado que trabalharam no projeto de transcrição das sesmarias da capitania do Rio Grande (do Norte) de onde retirei as citações acerca desta sesmária solicitada por João Fernandes Vieira e que me foram gentilmente disponibilizados pela professora Alveal. Os dados referentes a esta e mais sesmarias do Rio Grande e de outras capitanias encontram-se disponíveis à consulta de pesquisadores interessados na Plataforma S.I.L.B. (Sesmarias do Império Luso Brasileiro) sob a referência: “RN 0014”, Plataforma esta que se configura como fruto do trabalho desenvolvido sob a coordenação da Professora Carmen Alveal. Sobre a Plataforma S.I.L.B. ver: <http://www.silb.cchla.ufrn.br/>

²⁴⁷ IHGRN – Fundo Sesmarias; Livro 01; carta Nº 14; f. 105.

população de colonos do Rio Grande)²⁴⁸ demonstram uma forte ampliação da influência exercida por Vieira no Rio Grande neste período, e que certamente, ampliou-se com a dita concessão que, cabe destacar, se deu ao fim de junho de 1666, dois meses antes da eclosão do levante que depôs o governador de Pernambuco (o Xumbergas) e que, conforme Cabral de Mello teria sido um movimento que teve em Vieira um de seus principais articuladores, o que demonstra o grande poder e influência política que Vieira encontrava-se exercendo neste período específico.²⁴⁹

Percebesse assim que as pretensões de João Fernandes Vieira, expressas a partir de suas propostas do sistema defensivo, que teria como base uma região que incorporava várias capitanias, conformavam-se aos seus interesses (em constante e potencial expansão) como grande proprietário – cujos bens distribuíam-se pelo vasto território restaurado – e que não se resumia à sua faceta como um dos mais destacados membro da elite açucareira regional.

Como um dos principais representantes da elite restauradora que reivindicava a reserva de alguns postos e cargo como o de governador de Pernambuco àqueles que, assim como ele, lutaram na guerra, João Fernandes Vieira foi um grande defensor da ampliação das atribuições de poder do cargo de governador de Pernambuco que, apesar de ter sido por ele ambicionado, jamais foi por ele alcançado, a despeito do apoio que teve de figuras como o Governador de Pernambuco Fernão de Sousa Coutinho (1670-1674), com quem Vieira manteve boas relações e que foi o portador do regimento de 1670 que, além de por termo a certas disputas entre os ocupantes do governo de Pernambuco e os do governo-geral, atribuía-lhe obrigações referentes à defesa e recuperação de fortificações que deu margem de acesso à Vieira a um cargo que veio a possibilitar-lhe na sequência o exercício da influência por ele ambicionada sobre a ampla base regional na qual distribuía seus interesses.²⁵⁰

Em função dos encargos a ele atribuídos como governador de Pernambuco no regimento de 1670, no que se refere à política de defesa da capitania, e justificando a necessidade de conferir continuidade à política de recuperação de algumas fortificações a ele determinadas, mas que entendia como inviáveis de serem executadas ao longo do período de

²⁴⁸ LIRA, Augusto Tavares de. **História do Rio Grande do Norte**. Brasília: Senado Federal, 2012. p. 121.

²⁴⁹ Ver: “O Agosto do Xumbergas” In. MELLO, Evaldo Cabral de. **A Fronda dos Mazombos: Nobres contra mascates**, Pernambuco, 1666-1715. São Paulo: Editora 34, 2003. p. 21-61.

²⁵⁰ Fernão de Sousa Coutinho governou Pernambuco entre o final de 1670 e o início de 1674 e, conforme, Gonsalves de Mello, “troxe no seu regimento determinação para se encarregar ‘com muito cuidado e vigilância da guarda e defesa de todos os portos dessas Capitanias, prevenindo as fortificações da marinha [...] de maneira em que em nenhuma parte vos achem desprevenidos’ ”. MELLO, José Antônio Gonsalves de. **João Fernandes Vieira: Mestre de Campo do terço de Infantaria de Pernambuco**. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos descobrimentos Portugueses, 2000. p. 418.

três anos que correspondia ao tempo de governo atribuído, Fernão de Sousa Coutinho sugeriu ao príncipe regente, dom Pedro, em carta enviada a primeiro de junho de 1671, que fosse criada uma superintendência das fortificações de Pernambuco que – guardadas as devidas distinções, corresponderia a uma espécie de “autarquia” responsável pela construção e recuperação de fortificações na capitania de Pernambuco – e indicou João Fernandes Vieira como o mais apto ao exercício da dita função.²⁵¹

A sugestão do governador Souza Coutinho fora bem recebida no Conselho Ultramarino que recomendou sua aprovação no parecer encaminhado ao despacho do príncipe regente, que o acatou e encaminhou carta a João Fernandes Vieira a 26 de agosto de 1671 encarregando-o da superintendência das fortificações e que, para isso, deveria entrar em acordos com o governador e o provedor da Fazenda de Pernambuco, e a câmara de Olinda, para ajustamentos referentes às atribuições e rendas a serem destinadas ao cumprimento das funções inerentes ao cargo criado e a ele conferido.

Entendendo que para melhor cumprimento do objetivo de garantir maior seguridade defensiva à capitania de Pernambuco por meio da ampliação e melhoramento de seu sistema de fortificações, Vieira, justificando que Pernambuco: “[...] não poderia considerar-se seguro se as terras vizinhas continuassem sem defesa” entendia como necessário: “que sua competência se estendesse às [capitanias] da Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará.” No que contou com apoio do então governador Fernão de Sousa Coutinho que:

[...] apoiou as ponderações de Vieira, em carta de 23 de Agosto de 1672, acrescentando que a Coroa seria melhor servida se Sua Alteza substituísse a promessa do governo do Maranhão feita a Vieira, pelo de Pernambuco, com o que ele poderia levar avante o plano de fortificação, sem embaraços criados por outros governadores.²⁵²

Sem ter alcançado a expansão da jurisdição de seu cargo, nem acesso ao governo de Pernambuco, Vieira teve nas contestações oferecidas à sua jurisdição como superintendente das fortificações por parte de Dom Pedro de Melo – sucessor de Fernão de Sousa Coutinho no governo de Pernambuco – a base que o motivou a escrever uma carta ao rei a 26 de abril de 1674 na qual ressaltava, por meio de sua “*experiensia expiculativa*”, as potencialidades das capitanias de Pernambuco Itamaracá, Paraíba, Rio Grande e Siará Grande

²⁵¹ A carta em questão encontra-se transcrita em: MELLO, José Antônio Gonsalves de. **João Fernandes Vieira: Mestre de Campo do terço de Infantaria de Pernambuco**. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos descobrimentos Portugueses, 2000. p. 419.

²⁵² A citação em apreço bem como os trechos entre aspas no parágrafo que precede a citação encontram-se em: MELLO, *op. cit.*, p. 422.

para a exploração de minerais preciosos que, para serem sondadas e exploradas, deveriam ter sua seguridade garantida pelo desenvolvimento do povoamento, não somente na costa como no sertão (pelo que requisitava o envio de casais de açorianos) e ter fortalecido o sistema defensivo das costas, o que se associava ao seu pleito de expansão de sua jurisdição como superintendente das fortificações para as cinco capitanias destacadas²⁵³. Das propostas de Vieira resultou a provisão de 19 de outubro de 1674:

[...] pela qual o príncipe, tendo em consideração as notícias *‘das muitas e varias drogas que há nas sinco Capitanias de Pernambuco, Itamaracá, Paraíba, Rio Grande e Siará e minas de prata e ouro’* e convir a seu serviço e aumento do Estado do Brasil tratar das fortificações daquelas praças, do que estava encarregado João Fernandes Vieira, determinava que o mesmo tivesse a superintendência daquelas fortificações, não só em Pernambuco como nas capitanias anexas, usando *‘de toda a jurisdição que lhe for necessária [...] sem dependência alguma dos Ministros superiores das ditas Capitanias’*, sendo-lhe entregues as dotações reservadas para as ditas obras e podendo nomear tesoureiro, apontador e ajudante com os ordenados que lhe parecesse, devendo porém comunicar estes negócios com os governadores, provedores e Câmara das referidas capitanias.²⁵⁴

Com a ampliação do espaço de jurisdição do cargo de Superintendente das fortificações Vieira atingia assim a expansão de suas bases de poder e influência que, tiveram em seus planos de caráter defensivo regional a via de sua consecução por meio da ampliação da base espacial de ação do cargo de Superintendente das fortificações, cuja natureza tendeu a favorecer a ampliação da influência de Vieira sobre o Siará Grande, capitania da qual dizia, em 1677, ter: “[...] grandes experiências da bondade das terras e dos mais lucros que desta se podem tirar”²⁵⁵.

Base de ocupação portuguesa na porção oriental da costa leste-oeste, e caracterizando-se como um espaço cuja ocupação luso-brasileira era até então extremamente limitada e basicamente restrita à guarnição militar do forte de Nossa Senhora da Assunção, a capitania do Siará Grande era, assim, um espaço que tenderia a ter em João Fernandes Vieira,

²⁵³ 1674, abril, 26, Pernambuco CARTA do [superintendente das Fortificações da capitania de Pernambuco], João Fernandes Vieira, ao príncipe regente [D. Pedro], sobre a averiguação de minas em Tabaiana, povoamento da capitania de Pernambuco, sob jurisdição da Bahia, e acerca das reforma das fortalezas da dita capitania. Anexos: 4 docs. AHU_CU_015, Cx. 10, D. 1006.

²⁵⁴ MELLO, José Antônio Gonsalves de. **João Fernandes Vieira: Mestre de Campo do terço de Infantaria de Pernambuco**. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos descobrimentos Portugueses, 2000. p. 422.

²⁵⁵ 1677, julho, 23, Pernambuco CARTA do [superintendente das Fortificações da capitania de Pernambuco], João Fernandes Vieira, ao príncipe regente [D. Pedro], sobre sugestões para povoamento, governo, segurança e manutenção do Ceará. AHU_ACL_CU_015, Cx.11, D. 1083.

como superintendente das fortificações, uma figura de grande influência o que se confirma por meio de um requerimento de Jorge Correia da Silva ao príncipe regente no ano de 1676.²⁵⁶

Tendo ocupado o posto de capitão mor do Siará Grande, entre 1671 e 1673, Jorge Correia da Silva, apresentando uma lista de serviços prestados desde 1645 e encaminhando certidões com testemunhos de seus bons procedimentos no comando da capitania do Siará Grande, solicitava em 1676 sua recondução ao comando da capitania por um novo triênio. Diante do requerimento e dos demais documentos encaminhados, o Conselho Ultramarino, a 14 de novembro de 1676, foi do parecer de que:

[...] Vossa Alteza deve ser servido mandar escrever a João Fernandes Vieira e com a carta enviar-se-lhe o papel que ofereceu Jorge da Silva sobre a Capitania do Ceará para que ele informe com seu parecer do modo e forma com que esta Capitania vá em aumento e até lhe meterem casais, fazer povoações, cultura e fortificação, guarnição, e meter gados, porque o seu parecer conforme Vossa Alteza tome sobre esta matéria, consultasse ao, que convenha, atendendo-se a importância desta Capitania, o modo em que se acha, e o grande prejuízo que se seguirá a estar naquela forma, a invasão de qualquer inimigo, pois fica entre os dois governos do Maranhão, e Pernambuco e vendo-se também o que João Fernandes Vieira insinua em sua carta sobre esta conquista.²⁵⁷

A despeito de não podermos indicar que a solicitação de consulta por parte do Conselho Ultramarino a João Fernandes Vieira sobre o provimento ao posto de capitão mor do Siará Grande no ano de 1676 se trate de uma singularidade, o encaminhamento dado pelo Conselho, evidencia a importância e influência exercida por João Fernandes Vieira na capitania do Siará Grande à esta época por meio do cargo de Superintendente das fortificações, já que a consulta a uma autoridade local para provimentos de postos de governo em caráter efetivo, não encontrava-se entre as regras que gradualmente foram sendo consolidadas a partir de meados do século XVII para o acesso a cargos de governança no ultramar português, pois, conforme, Cunha e Monteiro:

[...]embora a escolha dos governadores e capitães-mores tenha obedecido ao longo do século XVII a modalidade distintas, a tendência posterior a 1643 foi para que a seleção fosse precedida por um “concurso” e ulterior consulta do Conselho Ultramarino. Abria-se geralmente um prazo para a apresentação das candidaturas, findo o qual o Conselho elaborava uma consulta na qual se indicava o mais votado, normalmente com fundamentação. Em seguida, pelo menos para os governos mais importantes [o que não era o caso da capitania do Siará Grande], a consulta subia ao Conselho de Estado, nos períodos em que este funcionou como órgão central da decisão política, quando era consultado antes do régio despacho final.²⁵⁸

²⁵⁶ [ant. 1676, Novembro, 14] REQUERIMENTO de Jorge Correia da Silva ao rei [D. Pedro II], a pedir o posto de capitão-mor do Ceará. Anexo: documentos comprovativos e parecer do Conselho Ultramarino. AHU-CEARÁ, cx. 1, doc. 29 e 30. AHU_CU_006, Cx.1, D. 23.

²⁵⁷ *Ibid.*

²⁵⁸ CUNHA, Mafalda Soares da; MONTEIRO, Nuno Gonçalo F. Governadores e capitães-mores do império atlântico português nos séculos XVII e XVIII. In: MONTEIRO, Nuno Gonçalo F. ; CARDIM, Pedro;

Em carta escrita a 23 de junho de 1677 – que a despeito de não referir-se à postulação de Jorge Correia da Silva ao posto de capitão mor do Ceará – provavelmente configura-se como o parecer requerido no despacho do Conselho Ultramarino de novembro de 1676 – João Fernandes Vieira faz um relato sucinto acerca da capitania do Siará Grande no qual sugere planos a serem desenvolvidos na capitania.

Embasando suas proposições sobre a capitania do Siará Grande nas grandes experiências que dela dizia ter e ressaltando ser a capitania um espaço de ocupação ainda incipiente, Vieira sugere que o posto de capitão mor da capitania deveria ser provido em período mais dilatado de tempo do que o que então atribuía-se às governações do Ultramar (03 anos) e que para o fomento de seu povoamento seria importantes que fosse do: “[...] Rn^o hua companhia formada ao menos de 60 soldados”, pois segundo Vieira “os filhos da terra que ally vam de goarnicam se voltam muitos vezes para caza de seos paes, e fica a praça desprovida”.²⁵⁹ Ao ressaltar as potencialidades, da capitania do Siará Grande, Vieira destaca, entre outros aspectos, o fomento que vinha dando à pecuária na região ao indicar que tinha: “[...] dado prinsipio a mandar para aLy algumas CabeSas de gado vaquam por mar, e por terra tenho quazi chegado aquella cappitania por conquistadores que mandei a minha custa.”²⁶⁰

As referências de Vieira acerca do envio de gado por mar e por terra dão conta das bases iniciais do processo de expansão da pecuária extensiva sobre a porção oriental da costa leste-oeste que – ampliando-se nas duas últimas décadas do século XVII, ganhou forte impulso na primeira década do século XVIII – marcou fortemente a região como sua principal base econômica ao longo dos setecentos e fomentou o processo de interiorização da conquista na região por meio da incorporação de novos territórios aos domínios portugueses.

Acerca da pecuária que, até então, se desenvolvia na região deve-se destacar que correspondia a um criatório diminuto, essencialmente voltado ao sustento das necessidades locais, sobretudo da guarnição das bases fortificadas construídas ao longo da primeira metade do século XVII na região do Ceará, no que difere da pecuária que passou a se expandir sobre a região a partir das últimas décadas do século XVII: pecuária de natureza extensiva, cuja expansão na colônia é marcada, pela incorporação de novos territórios e interiorização da conquista, gradual especialização econômica regional com o maior afastamento das zonas de

CUNHA, Mafalda Soares da. (org.). **OptimaPars: elites Ibero-Americanas do Antigo Regime**. Lisboa: Imprensa do Instituto de Ciências Sociais, 2005. p. 211-212.

²⁵⁹ 1677, julho, 23, Pernambuco CARTA do [superintendente das Fortificações da capitania de Pernambuco], João Fernandes Vieira, ao príncipe regente [D. Pedro], sobre sugestões para povoamento, governo, segurança e manutenção do Ceará. AHU_ACL_CU_015, Cx.11, D. 1083.

²⁶⁰ *Ibid.*

criatório das áreas preferencialmente voltadas à agricultura de exportação que, na medida em que proporcionaram um maior distanciamento entre as principais zonas de criatório e as principais regiões de consumo do gado, fomentou a criação e integração de mercados por meio do comércio do gado e de seus subprodutos.

A atuação de Vieira na capitania do Siará Grande na década de 1670 é, portanto, caracterizada por seu fomento à atividade de criatório que correspondia à expansão de suas bases como um grande criador de gado que, ao menos a título oficial podem ser remontadas à década anterior quando recebera uma vasta sorte de terras no Rio Grande a ser destinada ao criatório, terras estas de onde, muito provavelmente, Vieira enviou gado para o Ceará por mar (estimulando assim a expansão do criatório nas regiões circunvizinhas ao forte) e de onde certamente partiram os rebanho e os conquistadores que Vieira indica que vinha mandando, a suas custa, por terra e que se encontrariam, em fins da década de 1670, em vias de atingir a região do Ceará.

Sobre o processo de expansão por terra da pecuária levado à cabo por João Fernandes Vieira, entendemos que, tal qual o avanço das conquistas portuguesas sobre a costa leste-oeste no início do século XVII, este processo pautou-se por uma via de expansão que tomou o litoral como referência, já que no começo da década de 1680 Vieira (e após a sua morte), sua mulher e parentes dela foram beneficiários de novas concessões de terra para o criatório na costa leste-oeste que – vistas em conjunto, evidenciam um gradual processo de expansão comandado por Vieira e pessoas a ele vinculadas que, entre o Rio Grande e o Ceará – tinha a região costeira como referência, e que portanto expandia-se sobre o trecho da Estrada Velha mais percorrido, devido as comunicações mantidas por terra entre a região do Ceará e Pernambuco, seguidamente palmilhado pelos soldados do Forte de Nossa Senhora da Assunção em seu retorno a Pernambuco e mais capitanias da costa norte-sul ao fim de seus períodos de serviços na guarnição da fortaleza de Nossa Senhora da Assunção. Conforme pedido efetuado a 04 de janeiro do ano de 1680, sabemos que o Mestre de Campos João Fernandes Vieira indicava ter:

[...] noticia que nessa capitania do Rio Grande, tem entre bárbaros e inimigos, terras entre três Rios chamados irmãos que mandou descobrir a sua custa com grandes riscos aos descobridores das ditas terras as quais fizeram paz com o gentio brabo e espuzarão a obediencia de sua Alteza²⁶¹

Diante do exposto, João Fernandes Vieira indicava e solicitava (em referência às terras por eles mencionadas no trecho acima) que:

²⁶¹ IHGRN – Fundo Sesmarias; Livro 01; carta N° 41; f. 173.

[...] depois das terras conhecidas [_____] estavam [_____] as povoar com currais de gados e vaqueiros em pacifiqua posse sem impedimento algô de terceiro as quais terras confrontão os ditos três Rios para de [_____] assim da parte do sul como do norte e de hua legoa chamada [_____] Assû [Assú] para parte do [_____] as quais terras confrontadas pede para nellas confrontar, digo retificar a posse e domínio que nellas tem para escuzar duvidas com alguns pertensores, [...] mandando-lhe paçar carta de sesmaria como verdadeiro sesmeiro das terras²⁶²

Por meio deste pedido, atendido por Geraldo de Suny (capitão mor do Rio Grande que lhe passou carta de sesmaria a 05 de janeiro de 1680), sabemos que João Fernandes Vieira, após receber em 1666 a vasta sesmaria que, em termos costeiros, se estendia entre o rio Ceará-mirim e o porto de Touro, dava sequência ao processo de expansão do criatório em direção ao Ceará, por ele mencionado na carta de 1677, recebendo em sesmaria terras por ele já ocupadas (parte das quais compradas) que, a despeito de não terem localização e dimensão precisas incluíam terras situadas em trechos da costa leste-oeste situado no que atualmente corresponde ao litoral potiguar, na zona situada entre os rios chamados os Três irmãos e o rio Açu, terras que acreditamos serem às mesmas solicitadas em sesmaria, após a morte de João Fernandes Vieira²⁶³, por sua viúva Dona Maria César, pois, conforme Alvará do governador-geral do Estado do Brasil, Roque da Costa Barreto, passado a 17 de agosto de 1682, sabemos que Dona Maria César, dizia que:

[...] seu defunto marido passa de quatorze annos mandou descobrir humas terras no certão e lugar a que chamão do Assu por noticias que dellas lhe deram os Gentios habitadores no dito certão onde assistem varias Naçoens de Tapuias brabos por cuja causa além dos riscos das pessoas que seu dito marido mandou a fazer esta diligencia fez grande gasto de sua fazenda, como consta e assi descobertas as terras do tal lugar fizerão os homens a quem elle mandou divisoens pella terra que descobrirão para lhe servir de posse conforme o que se premite pella Ley a quantos descobre e povoa semelhantes terras as quaes ficarão divididas pella costa da praya do Marco que divide a capitania do Rio Grande da do Siará e correndo pella dita Costa, the passar três Rios a que chamão três Irmãos servindo o ultimo Rio da parte do Norte da traveça cortando para o Certão the chegar a lagoa a que chamão Piató correndo para sima da dita lagoa duas legoas e dahi voltando a buscar outra legoa[sic] que chamão ASú te chegar oito legoas diante desta lagoa, para a parte do sul e dahy voltando a buscar a praya para se achar a quadra e assi neste circuito que tem as ditas terras de cumprido trinta legoas pouco mais ou menos e vinte sinco de largo e ficou senhoriandose esta dita terra por ser o descobridor della e apovoou com gados e escravos cavalgadas e homens que tudo administrarão[...]²⁶⁴

²⁶² IHGRN – Fundo Sesmarias; Livro 01; carta Nº 41, f. 173.

²⁶³ A despeito de não termos uma data precisa sobre a morte de Vieira, Gonsalves de Mello indica que a 05 de março de 1681 Vieira já havia morrido. MELLO, José Antônio Gonsalves de. **João Fernandes Vieira: Mestre de Campo do terço de Infantaria de Pernambuco**. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos descobrimentos Portugueses, 2000. p. 431.

²⁶⁴ A.N. Códice 427, f. 213v. [Grifo meu] Agradeço a Patrícia de Oliveira Dias a disponibilização deste códice em que se encontram transcritas o referido alvará passado pelo governador-geral do Estado do Brasil a dona Maria César, bem como outro passado a seus irmãos e cunhado mencionado na sequência.

O requerimento de Dona Maria César, feito no ano de 1682, indica que, a partir do fim da década de 1660, pouco após haver recebido a vasta sesmaria entre o Ceará Mirim e a Ponta de Touros, João Fernandes Vieira, com base em contatos mantidos com índios locais, deu início ao envio de gado e de gente sob seu comando para ocuparem terras que conforme as indicações passadas na carta de Dona Maria César – de forma um pouco mais clara, mas ainda assim um tanto imprecisas – correspondem aos mesmos referenciais espaciais apontados no pedido feito por João Fernandes Vieira ao capitão mor do Rio Grande no ano de 1680.

As terras em questão incorporariam uma vasta zona costeira situada entre a praia do Marco²⁶⁵ e até o mais ocidental dos rios chamados “Três Irmãos”, a partir do qual internaria-se no sertão em busca da lagoa do Piató, (importante lagoa da região do Baixo Açu) e que (além de internalizar-se ainda mais em busca de uma lagoa denominada Asú) incorporaria outro trecho do litoral que, a despeito de não ficar claro no pedido, nos leva a entender que, em termos costeiros, esta sesmaria se estenderia, *grosso modo*, da praia dos Marcos até o rio Açu, extensão de terras considerável que perfaziam um total de trinta legoas de terras de comprimento por 25 de largo, das quais dona Maria César, conforme parecer, do Provedor da Fazenda Real, recebeu “somente” quinze léguas em quadra.²⁶⁶

O pedido indica ainda que a praia do Marco era tomada à época como o limite que separaria a capitania do Siará Grande da do Rio Grande, do que resulta que toda a extensão das terras solicitadas por Dona Maria César pertenceriam à capitania do Siara Grande²⁶⁷, o que nos leva a entender que, tanto para reivindicar as ditas terras em seu nome, como para evitar prováveis contestações (já que o pedido de João Fernandes Vieira fora feito ao capitão mor do Rio Grande) Dona Maria César, antes da solicitação das ditas terras ao governador-

²⁶⁵ A praia do Marco situa-se entre os municípios de São Miguel do Gostoso e Pedra Grande no estado do Rio Grande do Norte.

²⁶⁶ A.N. Códice 427, f.213 – f.215.

²⁶⁷ Ao nos referirmos que o território indicado pertencia à capitania do Siará Grande, destacamos que no período em análise capitânias como o Siará Grande e o Rio Grande, bem como outras, tratavam-se de espaços que vivenciavam um aprofundamento do processo de avanço de suas fronteiras de ocupação, de forma que seus limites territoriais eram nesta medida imprecisos e movediços. Ressaltamos que conforme discutido anteriormente, a despeito de uma limitada ocupação essencialmente costeira, já que “*strito senso*” do Siará Grande no século XVII correspondia a uma zona de ocupação restrita às proximidades do rio Ceará, as dinâmicas que motivavam a manutenção deste núcleo isolado de ocupação na porção oriental da costa leste-oeste, fazia com que “*lato senso*”, a capitania do Siará Grande correspondesse à base de controle do caminho costeiro que conectava o Maranhão aos principais bases de ocupação portuguesa na porção setentrional da costa norte sul, de modo que sua zona de influência, indicada como “limite” (costeiro) entre as capitânias do Siará Grande e do Rio Grande no requerimento de Dona Maria César, corresponderia, portanto, à denominada Praia do Marco.

geral, as tinha solicitado, em companhia de seu cunhado João de Freitas Correa²⁶⁸, ao então capitão mor do Siará Grande, Sebastião de Sá, a 22 de março de 1681, da qual receberam data de sesmaria dois dias depois.²⁶⁹

Ao mesmo dia em que Maria César solicitava sesmaria ao governador-geral, quatro de seus irmãos²⁷⁰ e o seu cunhado João de Freitas Correa solicitaram terras situadas: “na Capitania do Siará em o Certão que chamão o Assu” que pelo pedido entende-se eram terras por eles desconhecidas, que totalizariam 25 léguas em quadra, e que se estenderia: “[...] da testada de Dona Maria Cezar sua Irmam e cunhada delles sobreditos para o Certão e serra da tapabama e da testada da data de José Leitão”²⁷¹ do que se entende seriam contiguas àquelas requeridas por Dona Maria César.

Mapa 6 – Regiões costeiras correspondentes às zonas de interesse de expansão da pecuária por João Fernandes Vieira e seus parentes dec. (1660-1680)



Fonte: Mapa elaborado pelo autor

Com base na indicação de que as terras requeridas pelos irmãos e cunhado de Dona Maria Cesar pertenceriam à capitania do Siará Grande e se encontrariam situadas entre as terras de Dona Maria César e da data de José Leitão, entendemos que as terras requeridas

²⁶⁸ Referenciando-se em Borges da Fonseca, José Antônio Gonçalves de Mello, ao elencar os filhos do colono madeirense Francisco Berenguer de Andrada, pai de Dona Maria Cesar, indica que além da filha que casara com João Fernandes Vieira, Francisco Berenguer de Andrada também tivera uma filha chamada Luzia, casada com João de Freitas Correia, união esta que assim como a de João Fernandes Vieira e Maria César, não teria deixado descendência. Ver: MELLO, José Antônio Gonsalves de. **João Fernandes Vieira**: Mestre de Campo do terço de Infantaria de Pernambuco. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos descobrimentos Portugueses, 2000. p. 64.

²⁶⁹ ESTADO DO CEARÁ. Datas de Sesmaria v.1. Fortaleza: Eugenio Gadelha & Filhos, 1920. p. 41-42.

²⁷⁰ Os 04 irmãos de Dona Maria Cesar eram: o capitão mor Francisco Berenguer de Andrada, João Cezar Berenguer, Feliciano Berenguer de Andrada e Antonio Bezerra de Andrada.

²⁷¹ A.N. Códice 427, f. 211 v. – f.213.

situavam-se a oeste da data requerida por dona Maria Cesar, pois José Leitão Arnoso, juntamente com mais 08 pessoas, foram titulares de um alvará de concessão de sesmaria na região do rio Apodi passada em dezembro 1678 pelo governador-geral Roque da Costa Barreto pelo qual lhes fora concedido três léguas de comprido e uma de largo de terras para cada um que, conforme o pedido, se estenderiam: “[...] pelo Rio Upanema asima.”²⁷²

Diante destas indicações entende-se que João Fernandes Vieira, sua esposa e parentes desta foram figuras que entre as décadas de 1660 e 1680 expressaram grande interesse no processo de crescente expansão da pecuária sobre a região dos rios que deságuam na costa leste-oeste, interesses, que motivaram a requisição de sesmarias nesta região que lhes garantiu em termos titulares (o que não necessariamente indica um efetivo poder sobre o território a eles concedido) a uma vasta sorte de terras que, vistas em conjunto, (já que suas atuações em parte se davam de forma coordenada) indicam um processo de gradual expansão e interiorização da pecuária do Rio Grande do Norte sobre a costa leste-oeste por parte de agentes com vínculos fortemente estabelecidos em Pernambuco e mais capitanias que compunham a região do Nordeste Açucareiro.

²⁷² Os 09 titulares deste pedido eram: o Capitão Gonçalo Leitão Arnoso, José Leitão Arnoso, o Alferes Lourenço de Faria Leitão, Jerônimo da Rocha, Antonio Lopes Leitão, Isabel da Rocha, Domingos Alves da Guerra e o Alferes Jerônimo Sanches da Silva, indicados como moradores nas capitanias de Pernambuco e Rio Grande. Sobre o rio Upanema destaca-se que corresponde à bacia do Apodi-Mossoró Ver: IHGRN – Fundo Sesmarias; Livro 01; carta Nº 42; f.177-f.180.

3 PARTE II – ENTRE A INTERIORIZAÇÃO DAS CONQUISTAS E A EXPLORAÇÃO MERCANTIL: A PECUÁRIA NAS PORÇÕES SETENTRIONAIS DOS SERTÕES DO NORTE NO SÉCULO XVIII.

Conquistada no início do século XVII por um processo orientado a partir da região do Nordeste Açucareiro que tinha como objetivo central a conquista do Maranhão, a porção oriental da costa leste-oeste foi espacialmente integrada aos domínios coloniais como um território de conexão entre espaços centrais da América portuguesa a partir de um processo de avanço sobre o território que se buscou lastrear em uma base de contatos sociais preferenciais com grupos indígenas que correspondiam a uma diáspora tupi, originária da porção setentrional da costa norte sul, que haviam sido previamente “empurrados” para a região no curso dos conflitos gerados pelo avanço português sobre seus territórios de origem.

Incorporada ao Estado do Maranhão quando da criação desta unidade político-administrativa na década de 1620, a capitania do Siará Grande – que correspondia a um núcleo fortificado na região do Ceará, que consistia na única base atuação portuguesa efetivamente mantida ao longo da porção oriental da costa leste-oeste durante grande parte do século XVII – foi desde então reivindicada por agentes vinculados à região do Nordeste Açucareiro como um território que seria melhor mantido se fosse incorporado ao Estado do Brasil a partir de vínculos com Pernambuco, tal qual defendeu Martim Soares Moreno, figura de grande importância a atuar no processo de avanço português sobre a costa leste-oeste e que durante a década de 1620 comandou a base fortificada situada na região do Ceará.

A ocupação neerlandesa de Pernambuco entre os anos de 1630 e 1654 e o seu avanço sobre um vasto território que, por dois períodos inseridos neste intervalo de tempo, incorporou a base da região do Ceará aos domínios neerlandeses, correspondeu a um hiato que representou, não somente um enfraquecimento dos vínculos entre a capitania do Siará Grande e o Maranhão, mas também um fortalecimento de interesses centrados em Pernambuco que, no curso das guerras de restauração e no contexto do imediato *post bellum* foi responsável pela efetiva incorporação da capitania do Siará Grande à zona de influência de Pernambuco por meio da ação e de interesses de segmentos de uma elite local que, pela participação nos conflitos contra as forças de ocupação da WIC, se viram politicamente fortalecidos para atuarem em favor de seus interesses que, entre outros aspectos, envolvia pretensões de projeção de poder sobre um espaço que incorporaria as capitanias de Pernambuco, Itamaracá, Paraíba Rio Grande e Siará Grande, o que motivou disputas,

resistências e contestações por parte de autoridades administrativas e por segmentos da elite local contrários a este pleito, que, a despeito de não ter sido alcançado, foi a base a partir da qual se estabeleceu e estreitaram-se os vínculos entre Pernambuco e a capitania do Siará Grande ao longo da segunda metade do século XVII.

Incorporada à zona de influência de Pernambuco entre a reconquista portuguesa em 1654 e as ações de André Vidal de Negreiros a frente do Governo do Maranhão (1655-1656), a capitania do Siará Grande – que, no século XVII, efetivamente correspondia ao eixo de conexão entre o Estado do Brasil e o Estado do Maranhão – teve seus laços e vínculos com Pernambuco ainda mais estreitados nas décadas seguintes, por meio das ações desenvolvidas por João Fernandes Vieira, que – sobretudo a partir da expansão das bases de sua jurisdição como superintendente das fortificações na década de 1670 – teve reconhecida sua autoridade sobre as capitanias do Rio Grande e Siará Grande, espaços sobre os quais projetava seus interesses como criador de gado, fomentando a expansão de núcleos de criação sobre uma significativa parcela do território que (em termos costeiros) encontra-se situado entre Natal e a região do Ceará, no que foi seguido, pouco após a sua morte, por sua esposa e seus cunhados.

A despeito de sua forte identificação com segmentos da elite açucareira que ampliaram sua representatividade política após a expulsão dos neerlandeses e reivindicavam, entre outros benefícios, recompensas, como o reconhecimento de seu auto-proclamado *status* de “nobreza da terra”²⁷³, João Fernandes Vieira não deve, contudo, ser visto, no que se refere aos seus interesses, unicamente pela sua identificação como “senhor de (vários) engenho(s)” o que nos leva a ressaltar a multiplicidade de interesses que o impulsionavam à busca pela garantia de uma ampla base espacial sobre a qual atuou e procurou manter influência.

Como um “homem colonial” que emergiu economicamente a partir da ocupação neerlandesa e politicamente a partir da guerra de restauração e que viveu em um período marcado por crises e transformações – sendo ele próprio, em sua singular trajetória, um exemplo das mudanças que se processavam no império português (em âmbito mais dilatado) e na região sobre a qual tinha seus interesses estabelecidos (em âmbito restrito) – João Fernandes Vieira, atuou ao longo de sua trajetória em amplas frentes no que se refere aos espaços em que estabeleceu bases de ação e aos setores econômicos aos quais se dedicou.

Além de senhor de engenho nas capitanias de Pernambuco, Itamaracá e Paraíba, o que o fazia também senhor de muitos cativos, Vieira, também era, entre outros aspectos:

²⁷³ Sobre o conceito de “Nobreza da terra” ver: BICALHO, Maria Fernanda Batista. Conquista, Mercês e Poder Local: a nobreza da terra na América portuguesa e a cultura política do Antigo Regime. **Almanack Braziliense**, São Paulo, v. 2, p. 21-34, nov. 2005.

criador de gado nas capitanias do Rio Grande e Siará Grande, negociante que traficava africanos escravizados para a América e comercializou, entre outros gêneros, sal na África quando por lá esteve como governador de Angola²⁷⁴ espaço sobre o qual constituiu uma base de influência de Pernambuco sobre esta importante região africana que não ficou restrita aos períodos em que João Fernandes Vieira e André Vidal de Negreiros estiveram à frente do governo de Angola, que, à época, correspondia à principal fonte de mão de obra escravizada aos principais portos da América portuguesa que, a partir de meados do século XVII, passaram a estabelecer, expandir e consolidar vínculos diretos com portos negreiros do continente africano.²⁷⁵

Ao longo de sua trajetória, Vieira conjugou em si a representação de múltiplos interesses dispersos em uma ampla base territorial que, ao longo dos últimos anos de sua vida, e naqueles que se seguiram à sua morte, vivenciariam no dito espaço um crescente e gradual processo de divisões que se dariam em termos espaciais (maior separação e especialização entre as zonas voltadas ao cultivo exportador e as zonas de criatório), e também em âmbito sócio-econômico por meio de rivalidades que marcaram as dinâmicas sociais e políticas de Pernambuco entre o fim do século XVII e início do XVIII, caracterizadas pelas disputas e embates entre segmentos formados por herdeiros da elite açucareira restauradora, que tinham no controle da câmara de Olinda uma de suas principais bases de poder; e membros de uma emergente elite mercantil, sediada no núcleo portuário do Recife, que pleiteavam o acesso aos postos de destaque da dita instituição.

²⁷⁴ Conforme indicação em fonte transcrita por José Antonio Gonsalves de Mello, sabemos que João Fernandes Vieira, ao tempo de seu governo em Angola, atuaria de forma a evitar que barcos do reino fossem a Benguela carregar sal, proibição que tinha por objetivo garantir, em proveito próprio, a exclusividade da comercialização de tão importante gênero. MELLO, José Antônio Gonsalves de. **João Fernandes Vieira: Mestre de Campo do terço de Infantaria de Pernambuco**. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos descobrimentos Portugueses, 2000. p. 353-354. Considerando que Alencastro indica que parte da carne de vaca salgada que abastecia as embarcações negreiras que partiam de Angola no século XVII vinham de Benguela; é possível que as ações de João Fernandes Vieira, no que se refere ao controle que buscou exercer sobre o sal, pudessem guardar relação com interesses referentes à produção e comercialização de carne salgada que correspondia a um dos gêneros base da dieta atribuída aos africanos escravizados ao longo da travessia transatlântica. Ver: ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul - Séculos XVI e XVII**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. p. 252.

²⁷⁵ Sobre a manutenção da influência de Vieira em Angola em período posterior ao seu governo (1658-1661) e ao de André Vidal de Negreiros (1661-1666), José Antônio Gonsalves de Mello indica que o governador de Angola, Francisco de Távora [1669-1676]: “[...] achando muito diminuídas as guarnições ali existentes, escrevera aos governadores do Brasil, solicitando-lhes a remessa de alguma infantaria, embora acreditasse que não seria atendido, sem que, para tanto, houvesse ordem do rei. Mas lhe sucedeu o contrário, pois de Pernambuco o governador Fernão de Sousa Coutinho e João Fernandes Vieira ‘este com grande dispêndio de sua fazenda, em utilidade da Vossa Alteza, me inviarão 200 infantes e alguns cavallos que também lhe avia pedido, com tanto zello do serviço de vossa Alteza os honre com seus agradecimentos’, escreveu Távora em carta de 27 de julho de 1671, ao príncipe revente.” MELLO, *op. cit.* p. 356.

Se as “alterações” decorrentes da elevação de Recife à categoria de vila no ano de 1710 correspondem a um marco da derrota dos ideais e pretensões da açucarocracia (forjados na memória dos serviços prestados nas guerras de restauração) e de emergência e fortalecimento dos interesses mercantis na capitania de Pernambuco, deve-se entender que o antagonismo que lhe movera iniciara-se no contexto do imediato *post-bellum* e que, a despeito de concentrar-se na região do Nordeste Açucareiro, teve no processo de avanço das fronteiras da pecuária um dos campos em que estas disputas se desenvolveram.

3.1 DAS FRANJAS DA CONQUISTA AO ÍNTIMO DOS SERTÕES: A EXPANSÃO DA PECUÁRIA E O ENRAIZAMENTO DOS INTERESSES MASCATAIS DO RECIFE NOS SERTÕES DE FORA

Distribuindo-se até meados do século XVII sobre territórios essencialmente costeiros, as bases de assentamentos portugueses na América vivenciaram, a partir da segunda metade do século XVII, um processo de interiorização das fronteiras de ocupação no continente que teve na pecuária uma das principais atividades econômicas a lhe conferir sustento. Afastada a ameaça externa representada pela ocupação neerlandesa do Nordeste Açucareiro e áreas a ele adjacentes, abriam-se as perspectivas de avanço rumo ao interior do continente que, à época da ocupação da WIC, se viram limitadas, na porção centro-norte do Estado do Brasil, pela ocupação estrangeira que impunha a busca pela concentração dos efetivos luso-brasileiros em ações de reconquista e defesa das praças litorâneas de capitânias como Pernambuco e Bahia, os principais centros econômicos da América portuguesa no século XVII e que foram alvos de ocupações e ataques movidos pelas forças da WIC entre as décadas de 1620 e 1650.

Foi, portanto, a partir de alguns processos de interiorização da pecuária que ganharam força na sequência da expulsão dos neerlandeses e que foram orientados a partir de fluxos que tiveram como principais bases de referência de origem e promoção os litorais açucareiros das capitânias da Bahia e de Pernambuco, e em menor medida da cidade de São Luís do Maranhão, que se constituiu, entre a segunda metade do século XVII e as primeiras décadas do século XVIII, a maior e mais antiga das grandes áreas voltadas à pecuária extensiva na América portuguesa.

Denominada por Caio Prado Júnior como “Sertões do Norte”, esta ampla zona de pecuária extensiva correspondia a uma significativa parcela do vasto território situado, *grosso modo*, entre os limites das bacias dos rios São Francisco e Parnaíba. Esta grande região de pecuária, no século XVIII, incluiria, portanto, uma significativa parcela de territórios que atualmente integram os estados da região Nordeste, assim como a porção norte do estado de Minas Gerais, zona que, em termos históricos, foi integrada, entre fins do século XVII e ao longo do XVIII, nas dinâmicas de ocupação territorial e exploração econômica dos domínios coloniais portugueses como parte desta grande zona de pecuária.²⁷⁶

²⁷⁶ PRADO JÚNIOR. Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo**. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

A conquista dos territórios que viriam a formar os Sertões do Norte encontra-se vinculada aos processos de expansão da pecuária que, se anteriormente encontrava-se restrita (tal como grande parte dos domínios portugueses na América) a uma estreita faixa de ocupação próxima ao litoral, avançou sobre a porção norte do Estado do Brasil a partir de um processo de interiorização que se iniciou em meados do século XVII, ganhou força no último quartel deste século e foi responsável pela incorporação de grande parte do território destacado até basicamente o fim do primeiro quartel do século XVIII.

Os primeiros grandes impulsos de avanço de rebanhos e pessoas responsáveis pela difusão de núcleos de criação pelo interior de uma significativa parcela do território que viria a formar a região dos Sertões do Norte foi, em grande medida, financiado e promovido a partir das ações de agentes com interesses estabelecidos ou vinculados àquelas que, à época, correspondiam às duas mais importantes regiões voltadas à agricultura exportadora da América portuguesa, o Recôncavo Baiano e Nordeste Açucareiro, que foram responsáveis pela expansão da pecuária extensiva para o interior do continente a partir de zonas de criação previamente consolidadas que se localizavam em suas retaguardas costeiras.

É a partir destes laços que entendemos que o Recôncavo Baiano e o Nordeste Açucareiro se configuraram como os principais centros aos quais as pecuárias que integravam os chamados Sertões do Norte encontrariam-se vinculadas por laços que se reforçavam em termos econômicos na medida em que, além de serem as principais regiões de origem do processo e financiamento de sua ocupação, as várias regiões de criação que formavam os Sertões do Norte teriam ao longo do século XVIII nas vilas, povoações e engenhos destas duas importantes regiões alguns dos principais mercados consumidores dos rebanhos que nelas passaram a ser criados. É com base nas vinculações estabelecidas entre as zonas de expansão e as regiões das quais provieram os impulsos expansionistas que lhe deram origem que entendemos a noção de “sertão” – termo de emprego recorrente em fontes do período tanto para denominação, dentre outros espaços, desta grande área voltada à pecuária, de forma ampla, como para sub-regiões que dela faziam parte – pois segundo Antonio Carlos Robert Moraes:

[...] o sertão para ser identificado demanda o levantamento do seu oposto: o não sertão, visto como o lugar que possui as características de positividade ali inexistentes. Vale salientar que é sempre a partir dessa posição oposta que o sertão é qualificado enquanto tal. Isto é, o lugar a partir do qual se qualifica uma localidade como um sertão está sempre localizado no campo contraposto. Nesse sentido, trata-se de uma imagem construída por um olhar externo, a partir de uma sensibilidade estrangeira e de interesses exógenos, que atribuem àquele espaço juízos e valores que legitimam ações para transformá-lo. Mesmo aquelas concepções que veiculam

uma visão positiva desses lugares vão equacionar tal positividade como um potencial adormecido, cuja efetivação prática demandaria ações transformadoras da realidade vigente.²⁷⁷

Conforme o entendimento de Moraes, “sertão” – mais do que unicamente um termo que evoque uma dimensão territorial, caracterizado em suas acepções mais correntes como uma contraposição ao litoral, ou como expressão da idéia de uma área remota, pouco povoada – deve, portanto, ser percebido dentro de uma ótica relacional, na qual a idéia de “sertão” pode e deve ser pensada com base nas relações estabelecidas entre as zonas denominadas como “sertão” ou “sertões” e aquelas zonas a que Robert Moraes denomina como seu “oposto” que, no caso dos Sertões do Norte, muito mais do que a longínqua metrópole, correspondem, em grande medida, às regiões do litoral açucareiro às quais os “Sertões do Norte” estariam diretamente associadas e com as quais manteriam estreitas relações ao longo do período que se seguiria à suas ocupações e consolidações como regiões de criatório.

Se o “sertão”, dentro de uma perspectiva sócio-relacional, se constitui em relação a um “oposto” que se configura como o referencial da “sensibilidade estrangeira e de interesses exógenos, que atribuem àquele espaço [sertão] juízos e valores que legitimam ações para transformá-lo”; entende-se que o “oposto” em questão corresponde, em grande medida, às zonas do litoral açucareiro: os centros imediatos aos quais grande parte das várias regiões de criatório que compunham os Sertões do Norte se vincularam entre os séculos XVII e XVIII.

O processo de avanço e interiorização da ocupação portuguesa que resultou na formação desta ampla região de criatório teve como principais pontos de partida algumas regiões de criatório formadas a partir dos expansionismos baiano e pernambucano desenvolvidos entre o final do século XVI e início do XVII. As regiões destacadas situavam-se em espaços relativamente próximos às regiões açucareiras do Recôncavo Baiano e do Nordeste Açucareiro. Dentre estas regiões de criatório se pode destacar a região do baixo São Francisco que se configurou como ponto de encontro das frentes de expansão das pecuárias baiana e pernambucana que, expandindo-se pelo litoral, a partir de finais do século XVI, encontraram-se nas margens do dito rio.

Ao referir-se a Sergipe, capitania/comarca situada à margem direita do baixo São Francisco e que manteve estreitas vinculações com a Bahia, Ambrósio Fernandes Brandão

²⁷⁷ MORAES, Antonio Carlos Robert. Sertão: Um outro geográfico. **Terra Brasilis**: Revista da Rede Brasileira de História da Geografia e Geografia Histórica (Primeira série), São Paulo, n. 4-5, p.01-08, 2003. p. 03.

ressaltava que, no início do século XVII: “A povoação e fortaleza de Sergipe d’el Rei, situada em 11 graus, cousa pequena, e só abundante de gado, que naquela parte se cria em grande cópia.”²⁷⁸ Capistrano, por sua vez, ao destacar o início da expansão da pecuária baiana ao norte de Salvador, ressaltou que a região do baixo São Francisco correspondeu a um ponto de encontro de frentes de expansão das pecuárias baiana e pernambucana, ao indicar que:

A criação de gado primeiro se desenvolveu nas cercanias da cidade de Salvador; a conquista de Sergipe estendeu-a à margem direita do São Francisco. Na outra margem veio dar menos forte e menos acelerado movimento idêntico partindo de Pernambuco. Ao romper a guerra holandesa estavam inçadas de gado as duas bandas do rio em seu curso inferior.²⁷⁹

Se a margem esquerda do baixo São Francisco veio a configurar-se como uma zona de criatório de Pernambuco, não foi, contudo, a única área predominantemente dedicada à pecuária que, no período anterior à ocupação neerlandesa, encontrava-se vinculada às regiões de cultivo de cana e produção de açúcar das capitanias setentrionais que integravam o Nordeste Açucareiro. Após a conquista aos franceses e celebração de paz com os potiguara estabelecidos na região no final do século XVI, a capitania do Rio Grande se converteu em uma importante zona de criatório a fornecer rebanhos para as vilas e engenhos do Nordeste Açucareiro, aspecto que se configurou como uma das principais motivações a justificar a sua conquista pelos neerlandeses à época da ocupação da WIC.

Assim como se refere a Sergipe, Ambrósio Fernandes Brandão também identificava e destacava a capitania do Rio Grande como um território essencialmente voltado ao criatório no início do século XVII, ao dizer que: “Não há nela engenhos de fazer açúcar mais de um até esse ano de 1618, por a terra ser mais disposta a pastos de gado, dos quais abunda em muita quantidade, até entrar na capitania da Paraíba que lhe está conjunta”²⁸⁰.

Ressaltando-se a dimensão essencialmente litorânea da ocupação portuguesa na América até a primeira metade do XVII; as regiões que se caracterizaram como zonas essencialmente voltadas ao criatório vinculadas ao Nordeste Açucareiro, encontravam-se situadas em suas franjas – sendo excluídas, portanto, das zonas das matas úmidas, que além de pobres em pasto (quando em seu estado natural) foram preferencialmente aproveitadas, no período anterior à ocupação neerlandesa, na expansão da cultura açucareira quando se derrubavam as matas que originalmente lhe cobriam o solo. É, portanto, destas bases de

²⁷⁸ BRANDÃO, Ambrósio Fernandes. **Diálogos das Grandezas do Brasil**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2010. p. 76.

²⁷⁹ ABREU, Capistrano de. **Capítulos de História Colonial (1500-1800)**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Publifolha, 2000. p. 151.

²⁸⁰ BRANDÃO, *op. cit.*, p. 66.

criatório previamente consolidadas ao longo do litoral, situadas nos extremos das regiões açucareiras que teriam partido os influxos expansionistas de interiorização da pecuária e grande parte das matrizes que formariam os rebanhos dos Sertões do Norte.

A observância das dinâmicas de expansão da ocupação territorial responsáveis pela formação dos “Sertões do Norte” demonstra que esta ampla região voltada ao criatório foi fruto de um conjunto de processos de conquista e ocupação, que podem ser percebidos a partir de seus agrupamentos em dois grandes movimentos de interiorização que repercutiriam na organização desta ampla zona de criatório e nos vínculos socioeconômicos que as sub-regiões que dela fariam parte passariam a estabelecer com as duas principais regiões de origem destes impulsos de interiorização (as regiões do litoral das capitanias da Bahia e de Pernambuco) e que diferenciam as frentes expansionistas oriundas de zonas de criatório de influência baiana e pernambucana que, foram responsáveis pela constituição de duas grandes regiões em que, se pode dizer, se subdividiam grande parte dos “Sertões do Norte”, regiões estas que foram denominadas por Capistrano de Abreu, como: “sertões de dentro” e “sertões de fora”.²⁸¹

Como “sertões de dentro”, Capistrano denomina a região formada pelo mais antigo destes dois grandes movimentos que, iniciado em meados do século XVII, foi fruto da expansão da pecuária baiana e que teve como principais vias de interiorização e ocupação os rios que deságuam na baía de Todos os Santos, mas, sobretudo, o rio São Francisco, principal vetor de interiorização da pecuária baiana que, sendo gradualmente ocupado com currais a montante a partir de sua margem direita, interiorizou a expansão nos núcleos de pecuária ao ponto de ocupar com unidades de criatório não somente esta margem do São Francisco (pertencente à Bahia), mas também importantes trechos e afluentes de sua margem esquerda, àquela época, pertencente a Pernambuco.

O movimento de expansão dos “sertões de dentro” foi responsável pelo início da ocupação com fazendas de criar nos sertões do rio Piauí e outros afluentes do Parnaíba, sobretudo, aqueles que deságuam nas porções alta e média da margem direita deste rio que, atingidos em suas cabeceiras na década de 1670 pelas frentes de expansão baianas, fizeram

²⁸¹ Nas palavras de Capistrano de Abreu: “Se a Bahia ocupava os sertões de dentro, escoava-se para Pernambuco os sertões de fora, começando de Borborema e alcançando o Ceará, onde confluíam as correntes baiana e pernambucana.” ABREU, Capistrano de. **Capítulos de História Colonial** (1500-1800). Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Publifolha, 2000. p. 156.

com que a região já se encontrasse ocupada com um notável número de currais no ano de 1697, quando nela já havia 129 fazendas de criar.²⁸²

Acerca do processo de interiorização dos currais baianos destaca-se que deu margem ao estabelecimento de novas vias de comunicação terrestre entre o Estado do Brasil e o Maranhão que – se até as últimas décadas do século XVII tinham no caminho da “Estrada Velha” a única via de comunicação relativamente estável a ligar colonos do Estado do Brasil ao Estado do Maranhão e Grão-Pará – teve no processo de avanço dos currais baianos pelo interior do continente o meio que possibilitou a abertura de novas vias de comunicação terrestre entre os dois Estados em que então se subdividia a América portuguesa, como o caminho que, através do território do Piauí, já ligava São Luis a Salvador na década de 1690.²⁸³

A conquista territorial por meio da ação de agentes vinculados ao processo de avanço dos currais baianos foi, portanto, a razão que fez com que uma significativa parcela das zonas de criatório estabelecidas no território que no século XVIII formaria a capitania do Piauí (especialmente aqueles que integravam a sua porção centro-sul) mantivesse ao longo de todo o século XVIII fortes vinculações com a Bahia a despeito de o território do Piauí, em termos titulares, nunca ter pertencido ou sido sujeito à jurisdição direta do governo da capitania da Bahia, pois, se em meio ao processo de avanço territorial e ocupação com currais no século XVII o território do Piauí integrava a jurisdição de Pernambuco, no início do século XVIII, em razão de conflitos pelo controle de terras na região entre posseiros residentes no território e sesmeiros, que em sua grande maioria habitavam na capitania da Bahia, o território do Piauí foi desmembrado do Estado do Brasil, sendo integrado ao Estado do Maranhão e

²⁸² O dado faz referência às informações transmitidas pelo Padre Miguel de Carvalho em uma relação que faz acerca do estado de ocupação da região que denomina como “sertão do Piauí”, elaborada no ano de 1697 e enviada ao então Bispo de Pernambuco, Frei Francisco de Lima. Ver: COUTO, Padre Miguel do. “Descrição do sertão do Piauí remetida ao Ilustríssimo e Reverendíssimo Senhor Frei Francisco de Lima Bispo de Pernambuco”, 02/03/1697. In: Ennes, Ernesto. **As guerras nos Palmares** (subsídios para a sua história). v.1. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1938. p. 370-389. Para um aprofundamento acerca do processo de formação dos chamados “sertões de dentro” ver: SANTOS, Márcio Roberto Alves dos Santos. **Fronteiras do sertão baiano - 1640-1750**. 2010. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

²⁸³ Em 1656 o Estado do Maranhão, que havia sido extinto por um breve período, foi recriado com a denominação de Estado do Maranhão e Grão-Pará. Sobre esta questão e a criação de um caminho pelo território do Piauí que ligasse São Luis a Salvador, ver: ROLIM, Leonardo Candido. **A Rosa dos Ventos dos Sertões do Norte: dinâmicas do território e exploração colonial (c.1660- c.1810)**. 2019. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

Grão-Pará, ficando sujeito à jurisdição do governo de São Luis, o que nos leva a refletir sobre a influência exercida por este outro centro de poder sobre parcelas dos Sertões do Norte.²⁸⁴

A despeito da primazia e destaque das influências pernambucana (sobre a qual falaremos a seguir) e baiana na organização da vasta zona de pecuária que correspondia os Sertões do Norte, há que se ressaltar também a influência maranhense na formação e organização desta região de criatório, influência que, ainda que tardia e bem mais restrita em termos territoriais quando comparada às influências baiana e pernambucana, passou a ser exercida de forma direta sobre uma importante parcela desta região de criatório (o território do Piauí), tanto pelo avanço de currais maranhenses sobre a bacia do Parnaíba, mas, sobretudo, pela integração do Piauí à jurisdição do governo do Maranhão no início do século XVIII.

Fruto de um processo iniciado nas duas últimas décadas do século XVII, marcado pela promoção da guerra contra populações nativas hostis aos assentamentos portugueses nos rios que deságuam no golfo maranhense, visando em parte a escravização destas populações e a (re)ocupação de terra dos vales de rios como o Mearim, Itapecuru e Munim com engenhos de cana e unidades de criatório, este esforço de expansão territorial da influência de São Luis ganhou impulso nas primeiras décadas do século XVIII, especialmente após a incorporação do território do Piauí ao Estado do Maranhão e Grão-Pará no início do século, por meio do qual o vale do Parnaíba (incluindo territórios do Maranhão na margem esquerda e do Piauí na direita) ficou totalmente sujeito à jurisdição do governo de São Luis, o que fomentou a expansão de unidades de criatório na região legitimadas por sesmarias passadas por governadores do Maranhão em quantidade significativa nas primeiras décadas do século XVIII.²⁸⁵

Tendo a pecuária como principal base econômica a mover este processo de avanço sobre a bacia do Parnaíba, este movimento de “orientalização” da influência de São Luís, se pode ser percebido, dentro do contexto em que se inseria, como um freio ao avanço das pecuárias de influência pernambucana (que se dava neste momento especialmente através da capitania do Siará Grande na porção do baixo Parnaíba) e, sobretudo, baiana no território do Piauí, não deve ser tomado como um elemento que tenha obstado a influência destes dois

²⁸⁴ Sobre as disputas que motivaram a transferência do território do Piauí para o Estado do Maranhão e Grão Pará no início do século XVIII ver: NUNES, Odilon. **Pesquisas para a História do Piauí** v.1. Rio de Janeiro: Artenova, 1975.

²⁸⁵ Sobre o processo de avanço territorial Maranhense rumo à porção oriental do Maranhão e o território do Piauí no início do século XVIII ver: CHAMBOULEYRON, Rafael; MELO, Vanice Siqueira de. Governadores e índios, guerras e terras entre o Maranhão e o Piauí (século XVIII). **Revista de Historia (USP)**, São Paulo, v. 168, p. 167-200, jan./jun. 2013.

centros que, juntamente com São Luís, exerceram ao longo do século XVIII, entre avanços e recuos de parte a parte, forte influência sobre o Piauí que – alcançado a sudeste pelas frentes de expansão baianas dos “sertões de dentro”, a oeste pelas frentes de expansão maranhenses e a nordeste pelas frentes de expansão de influência pernambucana dos chamados “sertões de fora” – configurou-se como um espaço que, a longo do século XVIII, ganha forma em termos territoriais não unicamente a partir de sua dimensão como limite de caráter político a separar o Estado do Brasil do Estado do Maranhão e Grão-Pará, mas como um espaço de encontros e interseções de múltiplas influências.

Se Capistrano de Abreu denominou como “sertões de dentro” a região de pecuária dos Sertões do Norte, formada a partir da expansão dos núcleos de criatório sujeitos à influência baiana, a ela contrapôs os chamados “sertões de fora”, região de criatório formada pela expansão da pecuária predominantemente orientada a partir de interesses estabelecidos no Nordeste Açucareiro e que tinham na capitania de Pernambuco o seu principal centro de promoção e influência.

Um pouco mais tardio no avanço de seu impulso que o processo de expansão dos currais baianos e antecedendo em algumas décadas o avanço maranhense sobre o Piauí, este processo iniciou-se de forma lenta nos anos que se seguiram à expulsão dos neerlandeses, e ganhou maior impulso entre duas últimas décadas século XVII e as duas primeiras do XVIII. Se os “sertões de dentro” tiveram no rio São Francisco o principal eixo a guiar o processo de interiorização e difusão da pecuária de influência baiana, o avanço da pecuária dos “sertões de fora” teve na antiga Estrada Geral de Pernambuco um importante eixo que orientou este processo, de forma que, comparativamente ao avanço territorial dos “sertões de dentro”, o processo de expansão dos “sertões de fora” (além de limitado na região do São Francisco pela Borborema e pelos avanços dos currais baianos) caracterizou-se por uma interiorização que em grande medida teve como uma importante referência o litoral do trecho correspondente a grande parte ao curso da denominada “Estrada Velha”.

O processo de formação dos “sertões de fora” encontra-se, portanto, diretamente associado ao prévio processo de avanço das conquistas portuguesas rumo ao norte de Pernambuco, responsável pela conquista do Maranhão no início do século XVII e pela constituição de bases de ocupação no litoral de espaços como as capitanias do Rio Grande e Siará Grande que, no último quartel do século XVII e primeiro quartel do século XVIII, corresponderam a importantes bases para a expansão da pecuária e constituição de núcleos de criatórios ao longo do curso de uma significativa parcela dos rios que deságuam no trecho

costeiro correspondente à porção oriental da costa leste-oeste, onde organizaram-se algumas das principais áreas de criatório a integrar os chamados “sertões de fora” que, em termos costeiros, teve no rio Parnaíba o seu limite de influência a ocidente.

Os “sertões de fora” correspondiam, assim, à principal face costeira dos “Sertões do Norte” aspecto que viria a influenciar diretamente a exploração econômica de uma importante parcela da pecuária da região que, ao longo do século XVIII, se voltou à produção e exportação, pelo litoral, de carnes salgadas, segmento da economia do criatório que durante o século XVIII promoveu a emergência de alguns núcleos portuários na porção oriental da costa leste-oeste que se desenvolveram como centros mercantis regionais por meio do intenso comércio que mantinham com algumas das principais praças mercantis da América portuguesa, comércio este baseado na exportação de gêneros como carnes salgadas e couros.

3.1.1 A Guerra do Açú: mazombos, paulistas e mascates na conquista e formação dos sertões de fora

Correspondendo até meados do século XVII a espaços bastante limitados em termos de ocupação territorial, as capitanias do Rio Grande e Siará Grande restringiam-se, então, ao domínio, mesmo que precário, de uma reduzida faixa costeira. A partir das duas últimas décadas do século XVII, contudo, as capitanias do Rio Grande e Siará Grande se converteram em importantes bases para a expansão da pecuária de influência pernambucana, o que desencadeou um processo de interiorização da ocupação territorial dos domínios portugueses que esteve diretamente associado às dinâmicas das disputas entre frentes de expansão da pecuária por meio das quais vieram a ser estabelecidos os esboços das bases territoriais correspondentes aos limites entre estas e outras capitanias vizinhas, que se formaram e incorporaram boa parte de seus territórios a partir dos processos de expansão das fronteiras da pecuária responsáveis pela formação dos Sertões do Norte.

Conforme destacado na primeira parte deste trabalho, as capitanias do Rio Grande e Siará Grande foram, desde o imediato *post-bellum*, disputadas como bases para a expansão da influência da capitania de Pernambuco, por meio do interesse pela constituição e fortalecimento de uma base regional de poder movido por segmentos das elites terratenentes do Nordeste Açucareiro que tiveram em André Vidal de Negreiros e João Fernandes Vieira, além de dois de seus principais expoentes, importantes agentes a atuarem na busca pela consecução deste intento.

Situadas além dos limites do Nordeste Açucareiro, estas duas capitanias foram inseridas, desde os anos que se seguiram à expulsão das forças da WIC no espaço sob o qual buscava-se constituir esta base regional de poder que, a despeito de sua não efetivação neste contexto – em parte devido à oposição de seguimentos das elites locais e de autoridades da administração colonial a este pleito – foi responsável pela efetiva incorporação da capitania do Siará Grande ao Estado do Brasil como um espaço sujeito a influência de Pernambuco e que viria, assim como a capitania do Rio Grande, a constituir-se como uma importante plataforma para a expansão da pecuária sobre os territórios de uma significativa parcela dos rios que deságuam na porção oriental da costa leste-oeste.

Tendo como referência a concessão de sesmarias, é possível identificar que o processo de avanço das fronteiras da pecuária a partir destas duas regiões inicia-se na capitania do Rio Grande, poucos anos após a expulsão dos neerlandeses.

Instituto com origens no medievo português, adaptado em uma série de aspectos, em suas aplicações na colônia, como um instrumento de legalização da posse e controle do acesso à terra; a concessão de sesmarias configura-se em um importante referencial para a análise dos processos de avanço das frentes de ocupação em algumas regiões coloniais nos períodos em que sobre elas se dava o avanço das fronteiras de ocupação por parte de colonos: como era o caso dos Sertões do Norte entre a segunda metade do século XVII e primeiras décadas do século XVIII.²⁸⁶

A despeito de entendermos que a concessão de sesmarias nem sempre correspondia na efetiva ocupação (mesmo que parcial) de um território por parte de seu(s) requerente(s) e que as terras concedidas em sesmarias não necessariamente correspondem a referenciais indicativos dos efetivos limites da ocupação colonial de um determinado território em um momento específico; a análise de um conjunto de pedidos, organizados a partir da identificação da localização dos territórios solicitados em um determinado período, (independente da efetivação ou não da posse da terra requerida), nos possibilita, entre outros aspectos, a identificação de dinâmicas e rumos de avanço das fronteiras de ocupação que se processavam no território em determinados períodos como aqueles identificados por Patrícia de Oliveira Dias a partir da análise das sesmarias concedidas na capitania do Rio Grande em duas conjunturas distintas.

²⁸⁶ Sobre sesmarias ver: ALVEAL, Carmen Margarida Oliveira. **Converting Land into Property in the Portuguese Atlantic World, 16th-18th Century**. 2007. Tese (Doutorado em História) – Johns Hopkins University, Baltimore, 2007. ; SILVA, Rafael Ricarte da. **A Capitania do Siará Grande nas dinâmicas do Império Português: Política sesmarial, Guerra Justa e formação de uma elite conquistadora**. 2016. Tese (Doutorado em História) – Centro de Humanidades, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2016.

Analizando os pedidos de sesmarias concedidas entre os anos de 1598 e 1614 pelos capitães mores da capitania do Rio Grande, Oliveira Dias identificou que os pedidos feitos neste período apontam para interesses direcionados à ocupação da faixa costeira situada entre o extremo meridional da costa do Rio Grande e a região da foz do rio Açu, conforme apresentado no mapa 7.

Mapa 7 – Territórios concedidos em sesmarias na capitania do Rio Grande (1598-1614)

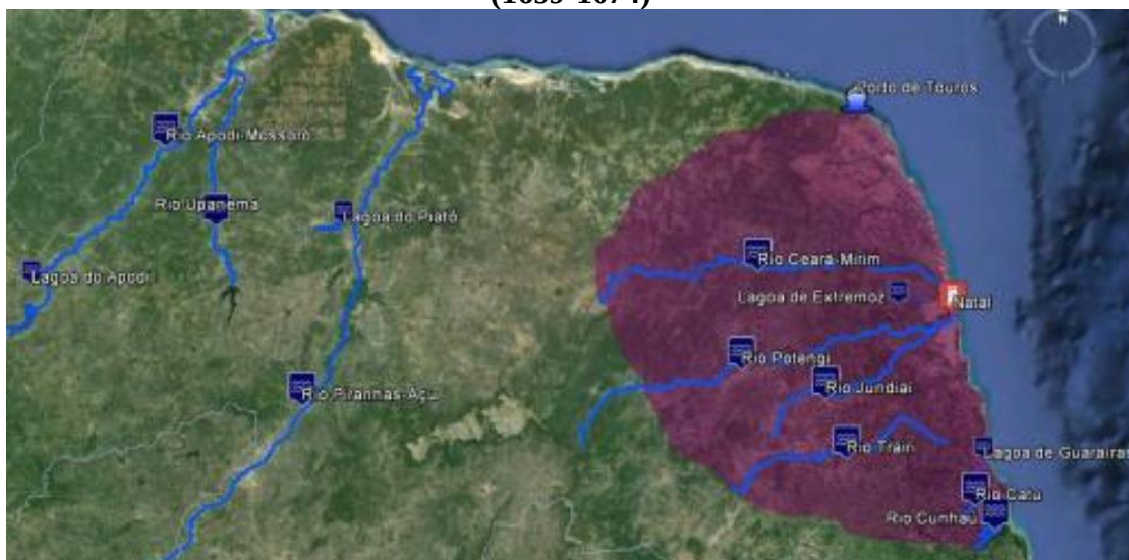


Fonte: DIAS, Patrícia de Oliveira. **Onde fica o sertão rompem-se as águas:** Processo de territorialização da ribeira do Apodi-Mossoró (1676 -1725). 2015. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2015. p. 42.

A despeito da identificação pela autora de que 34% das terras requeridas neste intervalo de tempo, já no final desta época, foram consideradas devolutas por não terem sido de fato ocupadas e outros 20% haviam sido consideradas improdutivas, a configuração da distribuição espacial do conjunto de terras concedidas em sesmarias nos primeiros anos do século XVII indica que a solicitação de sesmarias neste período corresponde a uma contrapartida por parte de colonos ao processo de expansão territorial ao norte de Pernambuco, responsável pelo avanço das conquistas portuguesas sobre a costa leste-oeste no início do século XVII que, em ambos os casos, caracterizou-se pelo privilégio por uma expansão de caráter essencialmente costeiro, aspecto que se distingue da dinâmica de avanço territorial das fronteiras de ocupação do Rio Grande que se processaram nos anos que se seguiram à expulsão dos neerlandeses

Ao analisar as concessões de sesmarias entre os anos de 1659 e 1674, Oliveira Dias identificou que o avanço territorial – que, neste contexto, associava-se ao avanço da pecuária na capitania e inseria-se nos esforços de repovoamento da capitania do Rio Grande, que perdera muitos de seus habitantes nos conflitos decorrentes da ocupação neerlandesa – correspondeu à formação de um território que, conforme representado no mapa 8, apresentava uma configuração espacial bastante distinta da que se processara no período precedente.

Mapa 8 – Territórios concedidos em Sesmarias na capitania do Rio Grande (1659-1674)



Fonte: DIAS, Patrícia de Oliveira. **Onde fica o sertão rompem-se as águas:** Processo de territorialização da ribeira do Apodi-Mossoró (1676 -1725). 2015. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2015. p. 60.

Compacta e contínua, a região em que se concentraram as concessões de sesmarias na capitania do Rio Grande neste segundo período tinha por limites, em termos costeiros, o rio Cunhaú, ao sul, e o porto de Touros, ao norte; e se interiorizava ao longo do curso dos principais rios que deságuam no trecho costeiro delimitado pelos marcos indicados. Foi neste período que se deram início às ações de João Fernandes Vieira de fomento à pecuária no Rio Grande que tem como referência a concessão, no ano de 1666, da vasta sesmaria a ele concedida pelo capitão mor do Rio Grande, Valentim Tavares Cabral, cujos limites costeiros encontravam-se entre o rio Ceará-Mirim e o porto de Touros, pontos cuja distância na costa era indicada como medida a ser replicada em quadra na definição dos limites deste lote no interior do continente.

Ao observarmos a dimensão do território correspondente à sesmaria de João Fernandes Vieira no conjunto das terras concedidas entre 1659 e 1674, deduzida a partir da

identificação no mapa da localização do rio Ceará-Mirim (como ponto de referência costeiro) e do porto de Touros, percebe-se claramente que esta única sesmaria corresponderia a uma significativa parcela de todo o território concedido no período. Se sua exclusão do conjunto territorial concedido, indica, um perfil de ocupação ainda mais marcado pela interiorização ao longo do curso de rios como o Potengi e o Ceará-Mirim; a localização da sesmaria de João Fernandes Vieira indica, ainda, uma projeção dos interesses do Mestre de Campo sobre a costa leste-oeste, espaço que, de forma distinta ao início do século XVII, não teria sido, neste período específico, foco de concentração de interesses para a concessão de sesmarias por parte dos capitães mores do Rio Grande, muito provavelmente em razão dos limites entre as capitanias do Rio Grande e do Siará Grande – esta última, inexistente à época do primeiro recorte de concessões de sesmarias analisado por Oliveira Dias²⁸⁷ – e que, conforme à já mencionada sesmaria de Dona Maria Cesar, teria como referência a praia do Marco, um pouco além do porto de Touros de forma que o que se entendia a época como a capitania do Siará Grande, estendia-se a territórios situados a leste o rio Açu.

Acerca deste “limite” entre as capitanias do Rio Grande e Siará Grande destaca-se, contudo, que, face ao perfil de ocupação territorial até então desenvolvido na porção oriental da costa leste-oeste e a função atribuída ao longo de grande parte do século XVII à capitania do Siará Grande – base de controle do caminho costeiro que ligava o Estado do Brasil ao Estado do Maranhão e Grão-Pará, que corresponderia *stricto sensu* à região da base fortificada no entorno do rio Ceará, e *lato sensu* ao espaço do caminho costeiro sobre o qual atuavam as forças da guarnição nela estabelecidas – entendemos que corresponderia a um limite que, em termos práticos, era essencialmente costeiro, estabelecido e reconhecido a partir de convenções que levavam em conta as práticas que até então regiam a lógica de aproveitamento daquele território como parte integrante dos domínios portugueses.

No último quartel do século XVII, a expansão das fronteiras da pecuária ganha impulso nesta região com o maior avanço e estabelecimento de núcleos de criação sobre territórios das bacias do Açu, do Apodi e do Jaguaribe, os principais rios situados entre a região do Ceará e o Rio Grande que deságuam no trecho da porção oriental da costa leste-

²⁸⁷ Se as ações de Pero Coelho de Sousa na costa leste-oeste remontam aos anos de 1603 e o estabelecimento de Martim Soares Moreno na região do Ceará, ao final de 1611 e início de 1612, destaca-se que na carta patente passada a Pero Coelho de Sousa, as ações a ele expressamente conferidas no que se refere à busca por estabelecimento de bases de ocupação, tinha como limite oriental a leste o rio Jaguaribe, e que o envio de Martim Soares Moreno ao Ceará no início da década de 1610 se dera a partir de seu destacamento como um oficial em exercício da capitania do Rio Grande e como parte dos esforços iniciais da Jornada do Maranhão. A capitania do Siará Grande, propriamente dita (com seu comando atribuído a Martim Soares Moreno) só é de fato criada na década de 1620, no mesmo contexto em que se dá a criação do Estado do Maranhão.

oeste correspondente à já referida região do Jaguaribe. Zona costeira parcialmente integrada, desde o início do século XVII, pelo aproveitamento de suas importantes salinas, que eram exploradas por meio de barcos que, às atividades salineiras associavam atividades pesqueiras, elementos que conjugados com a expansão de núcleos de criatório oriundos do Rio Grande na região, serviu de base para conflitos de caráter fiscal entre o Rio Grande e o Siará Grande no final do século XVII.

O conflito em questão expressa-se na carta escrita a 11 de julho de 1681 pelo provedor da Fazenda Real de Pernambuco, João do Rego Barros, ao príncipe regente dom Pedro, na qual o provedor indicava ter estabelecido a cobrança de dízimos sobre as lavouras, pescarias e criatórios que se faziam no arredores da fortaleza do Ceará e informava acerca da grande frequência de barcos ao sítio denominado “Salinas” situado dentro dos limites da capitania do Siará Grande – em território que acreditamos localizar-se em uma região costeira situada a leste da foz do rio Açu – onde carregavam sal e levavam muitas redes onde faziam importantes pescarias. O provedor informava ainda acerca do avanço de currais oriundos da capitania do Rio Grande nesta região que, estariam assim adentrando nos limites da capitania do Siará Grande.

Como capitania que havia sido oficialmente sujeita ao governo de Pernambuco no imediato *post-bellum* sob alegações das dificuldades do Estado do Maranhão e Grão Pará em prover o seu sustento, o Siará Grande ficou sujeito a Pernambuco, entre outros aspectos, na dimensão fazendária, pois era a partir da Provedoria Real de Pernambuco, que se administravam as receitas e despesas desta capitania.

Diante da situação que apresentava, o provedor relatava que as atividades desenvolvidas nos limites da capitania do Siará Grande estariam tendo os tributos a ela referentes arrecadados pela Provedoria do Rio Grande e denunciava que: “[...] tudo devem pagar o dizimo a Cappitania do Seará por quanto o vem pagar a do Rio Grande a qm’ não pretenSSe por não ser da sua jurisdiSSão”²⁸⁸. Diante da situação, o provedor propunha que os dízimos da capitania do Siará Grande (que, ao que se entende na carta por ele escrita haviam sido por ele estabelecidos dois anos antes, portanto em 1679) passassem a ser postos em pregão no Recife. Em resposta a questão, o despacho efetuado em Lisboa a 19 de setembro de 1682, pelo Conselho Ultramarino – que referendava o parecer emitido pelo Procurador da Fazenda em Lisboa acerca das questões colocadas por João do Rego Barros – foi o de que:

²⁸⁸ 1681, julho, 11, Recife CARTA do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao príncipe regente [D. Pedro], sobre o pagamento dos dízimos da capitania do Ceará e as medidas tomadas em relação a tal pagamento. Obs.: m.est. AHU_CU_015, Cx. 12, D. 1198.

[...] ainda que a obrigação de pagar Dizimos era de direito Divino, a forma modo e lugar era de direito positivo em que tem o primeiro lugar o costume, donde nacia ordinariamente, que em muytas partes os moradores de hua fregesia pagavão os dizimos nella ainda dos frutos que colhião nas terras de outras Freguesias e assim como o Provedor da Fazenda confessava que os moradores do Rio Grande la pagavão Dizimos do pescado q' fazião no destricto do Seará, não parecia rezão que se lhes alterasse o costume, em que estavam o qual nesta material, mais que em outra fazia ley²⁸⁹

No que se refere às pescarias – atividade que desenvolviam-se há certo tempo na região – o parecer foi de que o costume prevaleceria sobre a ordem positiva e que, nesta medida, nada deveria mudar no que se referia à arrecadação dos díizimos dos pescados feitos na região que, por costumes, eram pagos à provedoria do Rio Grande; já sobre a tributação dos currais de gado – atividade nova que então se expandia sobre territórios entendidos como pertencentes à capitania do Siará Grande – o parecer foi no sentido de que: “Ao Dizimo dos gados, e curraes que de novo se hião Fabricando não podia haver duvida que devião DiZimos e se devia passar ordem para que se pusessem Em arrecadação aonde pertencessem”²⁹⁰

As queixas e proposta do Provedor da Fazenda Real de Pernambuco guardam fortes relações com as disputas que passaram a ser geradas a partir do avanço da pecuária sobre os territórios das bacias dos rios Açu, Apodi e Jaguaribe. Além de passarem a ser ocupados com currais oriundos de frentes de expansão baseadas em espaços como as regiões do Rio Grande e Ceará, territórios desta região passaram a ser concedidos em sesmarias, a partir do ano de 1676, pelos capitães mores do Rio Grande elemento que colocava questões referentes ampliação de disputas pelo controle daquele espaço por interesses envolvendo a expansão da pecuária que atuavam a partir das capitanias do Rio Grande e Siará Grande) que, bem mais do que disputas por terra, também envolviam disputas pelas rendas a serem extraídas de sua exploração em um contexto no qual a economia do criatório vivenciava uma grande expansão na região.

Em estudo no qual analisa a Provedoria da Fazenda Real do Rio Grande no século XVII e início do XVIII, Livia Barbosa identifica que, na década de 1670, a Provedoria da Real Fazenda do Rio Grande vivenciou grandes transformações, dentre as quais ressalta uma ampliação de suas bases de arrecadação, identificando, a partir da análise dos autos de arrematação dos contratos desta instituição, que:

²⁸⁹ 1682, setembro, 19, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao príncipe regente D. Pedro, sobre as informações do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, acerca da cobrança e pagamento dos díizimos na capitania do Ceará. AHU_CU_015, Cx. 13, D. 1233.

²⁹⁰ *Ibid.*

A complexificação das rendas da Provedoria do Rio Grande ocorre a partir da década de 1670. Quando antes a cobrança é identificada apenas sobre os engenhos, a partir de 1673 especifica-se nos autos de arrematação a cobrança sobre gado, açúcar, tabaco, pescados, sal e miunças (animais de pequeno porte: patos galinhas porcos).²⁹¹

Se anteriormente restrita, em termos nominais, ao controle da arrecadação da produção dos engenhos – algo que ressalta o perfil açucarocentrado do aparato fiscal na colônia até o século XVII, sobretudo se levarmos em conta o perfil do Rio Grande, capitania com um reduzido número de engenhos e uma economia que, desde sua formação, teve na pecuária a sua principal base econômica – a ampliação, em termos nominais, das bases de arrecadação da Provedoria do Rio Grande a partir do ano de 1673, reflete as transformações ocorridas na capitania do Rio Grande que, nos anos que se seguiram à expulsão dos neerlandeses, passou a vivenciar uma ampla expansão do criatório em seu território e que na década de 1670 já expandia seus currais sobre territórios situados além do que (por convenção) entendia-se como seus limites²⁹².

O elemento destacado nos remete novamente às queixas do Provedor da Fazenda Real de Pernambuco que relacionava-se, não unicamente à expansão dos currais oriundos do Rio Grande sobre territórios da capitania do Siará Grande, mas, sobretudo, à expansão da base fiscal da Provedoria do Rio Grande, que, além de arrecadar tributos sobre atividades salineiras, pesqueiras e de criatório desenvolvidas em territórios do Siará Grande (o que ressalta o desenvolvimento destas atividades) – viria, por fim, a incorporar à sua circunscrição fazendária a capitania do Siará Grande, tirando-a da ingerência direta da Fazenda Real de Pernambuco, pois, conforme Livia Barbosa.

Foi também na década de 1670 que se identificou a primeira menção que diz respeito a influência fazendária que a Fazenda do Rio Grande detinha sob o Siará Grande. Assim que assumiu o posto de provedor da Fazenda, Lazaro de Freitas Bulhões recebeu ordens para que mandasse cobrar os dízimos “dos ramos” do Siará Grande do ano de 1676. Desde então, conta-se que a Provedoria da Fazenda Real do Rio Grande era a responsável por lançar o pregão dos contratos dos dízimos do Siará, por meio dos autos de Arrematação realizados em praça publica na cidade do Natal.²⁹³

²⁹¹ BARBOSA, Livia Brenda da Silva. **Das Ribeiras o Tesouro, da Receita o Sustento: A Administração da Provedoria da Fazenda Real do Rio Grande (1606-1723)**. 2017. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2017. p. 129.

²⁹² Em razão, especialmente, do destaque do criatório no Rio Grande desde o início do século XVII, não nos parece que a pecuária fosse efetivamente excluída da arrecadação dos dízimos, tributo devido a toda produção da terra. Entendemos, no entanto, que a indicação nominal nos autos de arrematação a partir de 1673, (quando além de ser indicado, o “gado” antecede o “açúcar”), é um indicativo de uma transformação do olhar da administração fiscal que reflete a ampla expansão da pecuária no período.

²⁹³ BARBOSA, *op. cit.*, p. 130.

Diante do indicado, acredita-se que o início da cobrança de dízimos na capitania do Siará Gande no ano de 1679 por meio dos tributos instituídos pelo provedor da Real Fazenda de Pernambuco e a requisição, por ele feita, de que os dízimos do Siará Grande passassem a ser arrematados no Recife, corresponderiam a uma reação ao avanço das bases de ação fiscal da Fazenda do Rio Grande que, na década de 1670, passou a expandir sua arrecadação sobre um espaço em que vivenciava-se uma ampla expansão da pecuária.

A despeito de não sabermos exatamente a data em que esta transferência se efetivou, entendemos que a incorporação da capitania do Siará Grande à circunscrição fiscal da Provedoria do Rio Grande, (que se manteve até o ano de 1723 quando é criada a Provedoria do Siará Grande) guarda relação direta com o contexto de disputas envolvendo o avanço da pecuária sobre os territórios situados entre as bacias dos rios Açu e Jaguaribe, que tiveram nas capitanias do Rio Grande e Siará Grande as duas principais plataformas de promoção do avanço da ocupação dos territórios situados ao longo das bacias destes rios.

Sobre a incorporação desta região às malhas do império português por meio do avanço e estabelecimento de núcleos de criatório, entende-se que se deu a partir do terceiro quartel do XVII, o que se reflete no fato de territórios das bacias destes rios terem passado a ser requeridos em sesmarias a partir da década de 1670 por sujeitos que integravam frentes de expansão com três principais referências de origem.

A primeira delas correspondia a um conjunto de frentes que, pelo sul e sudeste, acessaram as cabeceiras das bacias dos rios Açu e Jaguaribe, oriundas das cabeceiras do rio Paraíba e de afluentes da margem esquerda do São Francisco, frentes que abriram conexões físicas e sociais, que integraram estas duas bacias aos sertões do São Francisco, de forma que as porções altas das bacias do Jaguaribe e do Açu podem ser percebidas entre o final do século XVII e ao longo do século XVIII, como importantes pontos de conexão entre os “sertões de fora” e os “sertões de dentro”. As outras duas grandes frentes acessaram os territórios destas bacias a partir do leste e do oeste, tendo como referências de origem, respectivamente, as capitanias do Rio Grande e Siará Grande, duas importantes bases a partir das quais, avançaram rebanhos e vaqueiros para a formação de currais a mando de figuras de destaque como o Mestre de Campo João Fernandes Vieira, um dos principais promotores da expansão da pecuária em ambas capitanias nas décadas iniciais deste processo que, alicerçado na influência de seu cargo de superintendente das fortificações, se utilizou das duas capitanias como plataformas para a expansão de currais de gado.

No levantamento e análise das sesmarias concedidas por capitães mores do Rio Grande e daquelas concedidas por Governadores-Gerais com registro nos livros de sesmarias da capitania do Rio Grande, identifica-se que é a partir do ano de 1676 que na dita capitania se iniciaram as solicitações de sesmarias na região situada entre as bacias rios Açu e Jaguaribe, tendo como base inicial trechos da bacia do Açu. No ano de 1679, por sua vez, iniciam-se às concessões de sesmarias por parte dos capitães mores do Siará Grande, a primeira concedida no rio Jaguaribe.

Antes das concessões passadas por capitães mores destas duas capitanias, territórios das porções altas da bacia do rio Açu, já haviam sido concedidos em sesmarias nos anos de 1670 e 1673 por governadores gerais do Estado do Brasil; indicativo de que o acesso, reconhecimento e início de ocupação das porções altas desta bacia hidrográfica – que, no caso específico das terras concedidas pelos governadores gerais no período indicado, viriam a integrar o território da capitania da Paraíba – já se dariam antes da década de 1670.

Entendendo que a efetiva incorporação dos territórios desta região às capitanias da Paraíba, Rio Grande e Siará Grande (entre as quais foram divididos), se deu a partir do processo destacado, entende-se que é nas décadas finais do século XVII que são lançadas as bases da formação territorial destas três capitanias que resultou na integração da bacia do Jaguaribe à capitania do Siará Grande; a do Apodi (situada entre o Açu e Jaguaribe) ao Rio Grande; e a divisão da bacia do Açu entre as capitanias do Rio Grande e da Paraíba.

Tendo como referência as três capitanias indicadas, elaboramos três quadros (um para cada capitania) referentes às concessões de sesmarias efetuadas por seus respectivos capitães mores e por outras autoridades (como governador-geral ou o governador de Pernambuco) ao longo das três últimas décadas do século XVII, quando se iniciou o acirramento nas disputas pelo controle do território indicado por parte dos agentes colonizadores que tinham nas sesmarias um instrumento de legitimação da posse dos territórios recém-descobertos ou já ocupados.²⁹⁴

Os quadros abaixo foram elaborados de forma a destacar o avanço das frentes de conquista sobre o território destacado e indicar o peso deste território específico em meio ao processo de avanço e formação territorial destas capitanias (que também se davam neste período sobre outros territórios), de modo que as sesmarias concedidas a partir de cada uma

²⁹⁴ No que se refere aos quadros 1, 2 e 3 indica-se que, nas células que apresentam dois números, o número à esquerda correspondem a dados referentes a sesmarias claramente identificadas como inserida na região das bacias dos rios Jaguaribe, Apodi e/ou Açu, enquanto os números à direita (identificados entre parênteses e com um “*” ao lado) tratam-se do somatório do número indicado à esquerda com os dados referentes a sesmarias que, a despeito de não nos possibilitar uma clara identificação da localização das terras solicitadas, contêm dados que nos levam a acreditar que estas sesmarias inseriam-se na região destacada

das capitanias na região destacada (que integra as bacias que têm por centro os rios Açu, Apodi e Jaguaribe), e o somatório dos requerentes dos pedidos feitos a cada ano entre as décadas de 1670 e 1690 são destacados em meio ao universo total das sesmarias concedidas e quantidade total de sesmeiros beneficiados a cada ano em cada uma destas capitanias²⁹⁵.

Quadro 1 – Sesmarias doadas na capitania da Paraíba

Ano	Total de sesmarias doada por ano	Total de requerentes de sesmarias por ano	Total de sesmarias doadas nas regiões das bacias dos rios Açu, Apodi e Jaguaribe por ano	Total de requerentes de sesmarias nas regiões das bacias dos rios Açu, Apodi e Jaguaribe por ano
1670	02	35	02	35
1673	05	12	02	06
1674	02	02	X	X
1675	01	01	X	X
1677	01	04	X	X
1678	02	05	X	X
1679	03	14	01	12
1680	04	31	01 (02)*	11(27)*
1685	01	01	X	X
1688	02	06	01	05
1690	02	04	X	X
1691	05	05	03	03
1692	02	02	X	X
1693	01	03	X	X
1694	01	01	X	X
1698	02	06	X	X
1699	01	01	X	X

Fonte: Dados referentes às sesmarias da capitania da Paraíba disponíveis na Plataforma S.I.L.B. (Sesmarias do Império Luso-Brasileiro) Ver: <http://www.silb.cchla.ufrn.br/> Acesso em: 20. abr. 2018.

Quadro 2 – Sesmarias doadas na capitania do Rio Grande

Ano	Total de sesmarias doada por ano	Total de requerentes de sesmarias por ano	Total de sesmarias doadas nas regiões das bacias dos rios Açu, Apodi e Jaguaribe por ano	Total de requerentes de sesmarias nas regiões das bacias dos rios Açu, Apodi e Jaguaribe por ano
1676	06	18	03 (04)*	13 (16)*
1677	01	03	01	03
1678	05	14	02	11
1679	04	09	01	04
1680	05	23	05	23
1681	02	15	01(02)*	14 (15)*
1682	02	23	02	23
1684	01	05	01	05
1690	01	01	X	X
1691	01	01	01	01

Fonte: Dados referentes às sesmarias da capitania do Rio Grande disponíveis na Plataforma S.I.L.B. (Sesmarias do Império Luso-Brasileiro) Ver: <http://www.silb.cchla.ufrn.br/> Acesso em: 20. abr. 2018.

²⁹⁵ Os pedidos de sesmarias podiam ser feitos tanto de forma individual ou em grupo, isto reflete a não concordância entre o número de sesmarias concedidas e o número de beneficiários por ano, elemento digno de ser ressaltado, pois a tendência era a de que quando maior o número de requerentes de sesmaria maior, seriam as dimensões do território total concedido por meio de uma única data de sesmaria.

Quadro 3 – Sesmarias doadas na capitania do Siará Grande

Ano	Total de sesmarias doada por ano	Total de requerentes de sesmarias por ano	Total de sesmarias doadas nas regiões das bacias dos rios Açu, Apodi e Jaguaribe por ano	Total de requerentes de sesmarias nas regiões das bacias dos rios Açu, Apodi e Jaguaribe por ano
1679	01	05	01	05
1680	03	09	X	X
1681	09	36	05 (06)*	23(31)*
1682	07	80	02	41
1683	07	48	02	13
1684	01	12	X	X
1689	01	02	X	X
1690	01	03	X	X
1691	02	05	X	X
1693	02	03	X	X
1694	03	14	X	X

Fonte: Quadro elaborado a partir da associação de coleta de dados nos livros de registros de sesmarias da capitania do Siará Grande, e do banco de dados elaborado por Rafael Ricarte da Silva a quem agradeço pela disponibilização para consulta que, em muito, contribuiu para a elaboração deste quadro e para o entendimento de algumas dinâmicas referentes à concessão de sesmarias na capitania do Siará Grande no início do século XVIII.

Por meio dos dados apresentados, o que se percebe é que os pedidos de terras na região das três bacias, tendo se iniciado na década de 1670, estendeu-se com um significativo número de beneficiários (quando comparadas aos beneficiários de sesmarias em outros espaços incorporados aos territórios destas capitanias) até os primeiros anos da década de 1680 quando as concessões nesta região são praticamente suspensas, vindo a ser retomados com destaque somente no século XVIII, aspecto indicativo dos conflitos que marcaram a região nos últimos anos do século XVII entre integrantes destas frentes de ocupação do território e as populações nativas que habitavam a região, populações que passaram a ser vistas por grande parte daqueles que atuaram diretamente no avanço das frentes de ocupação portuguesas da região como obstáculos ao seu desenvolvimento.

É exatamente em meados da década de 1680 que teria se dado o acirramento dos conflitos entre colonos e indígenas que remontariam ao início do avanço das fronteiras de ocupação da pecuária sobre a região situada entre as bacias dos rios Açu e Jaguaribe e áreas a elas próximas que daria início à chamada “Guerra do Açu”, denominação com a qual Pedro Puntoni denomina o conjunto de conflitos iniciado pelo acirramento dos embates entre colonos e indígenas na região destacada que se configurou como um dos mais violentos episódios do processo de conquista dos Sertões do Norte, gerando um estado de conflagração que se estendeu até a terceira década do XVIII e que por envolver intensos embates entre agentes que atuavam em favor do avanço e consolidação da ocupação portuguesa sobre esta

região e populações nativas que habitavam o território disputado e resistiram a este avanço, se insere em um conjunto de conflitos que ficaram conhecidos como “Guerra dos Bárbaros”.²⁹⁶

Denominação que carrega em seu sentido o olhar que uma significativa parcela dos agentes que atuaram no processo de avanço das fronteiras de ocupação dos Sertões do Norte tinha em relação às populações indígenas que habitavam a região, a Guerra dos “Bárbaros” – movidas em grande medida contra populações nativas pertencentes a grupos ditos “tapuias” – compreende uma série de eventos que, vistos em conjunto e de forma comparativa com o histórico da relação entre colonos e populações nativas que até então desenvolvera-se no espaço colonial português na América, corresponde a uma ruptura que se caracteriza por transformações na orientação política no Império português referente aos povos indígenas que se expressa na mudança da tônica que predominara até meados do século XVII que se refletiu em um intensificação do acirramento nas relações entre colonizadores e indígenas que, em muitos aspectos e momentos, foi referendado pelas principais autoridades do reino e da colônia pois, segundo Pedro Puntoni:

[...] o que vimos surgir no decorrer da Guerra dos Bárbaros foi uma nova orientação política do Império Português, levada a termo pelos seus agentes coloniais com o fim de produzir o extermínio das nações indígenas do sertão do norte. Diferente do século XVI, quando em contato com os grupos tupis da costa e no contexto de afirmação do domínio, estas guerras objetivavam o extermínio total e não a integração e submissão.[...] Os tapuias eram tomados por ampla e duradoura muralha que se erguia no sertão, obstando a expansão do Império e a propagação da “verdadeira” fé, como empecilho ao desenvolvimento pastoril e a exploração dos minérios.²⁹⁷

De forma distinta ao padrão que conduzia os relacionamentos entre colonizadores e as populações nativas em meio aos processos de avanço desenvolvidos em grande parte da América portuguesa no século XVI e primeira metade do XVII; os avanços das conquistas para interior do continente que resultaram na formação dos Sertões do Norte, no que se refere ao padrão das relações estabelecidas com as populações nativas locais, caracterizaram-se, portanto, pela ruptura de padrões, passando a haver um fomento o extermínio das populações nativas (fosse este pela morte, escravização ou expulsão das áreas de interesse), aspecto ao qual também associava-se o seu recolhimento a aldeamentos comandados por religiosos que – como um dos mais difundidos padrões da lógica de integração dos indígenas a sociedade colonial, tendo como base a busca de sua integração a partir de sua cristianização – seguia

²⁹⁶ Sobre a “Guerra dos Bárbaros”, ver: PIRES, Maria Idalina da Cruz. **Guerra dos Bárbaros: Resistência Indígena e conflitos no Nordeste Colonial**. Recife: FUNDARPE, 1990. ; PUNTONI, Pedro. **A Guerra dos Bárbaros: Povos Indígenas e a colonização do sertão Nordeste do Brasil, 1650-1720**. São Paulo: HUCITEC: Editora da Universidade de São Paulo: Fapesp, 2002.

²⁹⁷ PUNTONI, *op.cit.*, p. 17.

também presente e forte em meio às ações de avanço das fronteiras da pecuária dos territórios que formariam os Sertões do Norte, cumprindo também, dentro desta nova lógica, a função de concentrar em aldeamentos parcelas das populações nativa que até então encontravam-se dispersas pelos territórios disputados, o que também contribuía para a disponibilização das terras ao criatório.²⁹⁸

Ao se ressaltar as transformações nos padrões de relação com as populações nativas que se apresenta no contexto de interiorização das conquistas, devemos destacar que estas transformações não devem ser lidas de forma simplista como uma oposição estrita e radical entre colonos e indígenas, na medida em que muitos grupos indígenas – especialmente aqueles com os quais os colonos luso-brasileiros mantinham um histórico de relações e alianças desde os séculos XVI e início do XVII (como os índios estabelecidos no entorno da fortificação da região do Ceará e os índios da Ibiapaba), participaram ativamente destes conflitos como soldados das frentes de expansão que combateram as populações indígenas dos sertões resistentes a este avanço, muitas delas inimigas dos grupos indígenas aliados aos portugueses.²⁹⁹

Diante dos aspectos apresentados é preciso ainda destacar que os confrontos entre frentes de ocupação da pecuária e grupos indígenas não foram os únicos conflitos presentes no processo de efetiva incorporação dos territórios situados entre as bacias dos rios Açu e Jaguaribe como bases para a expansão das fronteiras do criatório.

Como movimento desenvolvido ao longo de décadas e sobre um vasto território, o processo de conflitos denominado como “Guerra do Açu” – assim como muitos dos outros episódios a ele similares e contemporâneos que integraram os capítulos conflitivos da conquista e formação dos Sertões do Norte – foi conduzido a partir da ação de múltiplos agentes que, em termos individuais e coletivos, representavam interesses diversos, muitas vezes contrários entre si. Esta realidade fazia com que o estado de conflagração formado a partir do combate aos grupos indígenas que reagiram a expansão das fronteiras do criatório

²⁹⁸ Para um entendimento acerca do papel da missão no período colonial, em uma abordagem histórico-antropológica que discute a “Missão” (uma das faces religiosas da política colonizadora) traçando um paralelo entre as missões desenvolvidas com grupos indígenas tupi na primeira fase da colonização, e a missão desenvolvida com grupos ditos “tapuia” em meio ao processo de conquista dos Sertões do Norte ver: POMPA, Maria Cristina. **Religião como tradução: Missionários, Tupi e “Tapuia” no Brasil colonial**. 2001. Tese (Doutorado em Antropologia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2001.

²⁹⁹ Para um melhor entendimento da participação de grupos indígenas, bem como outros segmentos sociais subalternos da sociedade colonial, na denominada “Guerra dos Bárbaros”, ver: SILVA, Kalina Vanderlei Paiva de. **“Nas solidões vastas e assustadoras”**: Os pobres do açúcar e a conquista do sertão de Pernambuco nos séculos XVII e XVIII. 2003. Tese (Doutorado em História) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco Recife, 2003.

sobre os territórios por eles ocupados, também se configurasse como um espaço de embates entre as múltiplas frentes que atuaram em favor da consecução destes objetivos. Embates permeados e pautados por visões múltiplas e interesses distintos que, em muitos casos, tinham como razão as disputas pelos espólios da guerra, compostos, em grande medida, por terras e indígenas escravizados. É diante da multiplicidade de interesses que atuaram ao longo deste processo, que Maria Idalina da Cruz Pires destacou que a “Guerra dos Bárbaros”: “[...] pode ser entendida como um cenário onde se tornam claras as relações conflituosas de poder. É aquilo que Serafim Leite chamou de ‘guerra branca’, onde os grupos se confrontam tentando, cada um, impor o seu projeto em detrimento dos outros”³⁰⁰

Dentre as discordâncias de projetos presente em meio aos conflitos da “Guerra dos Bárbaros”, Idalina Pires destaca os embates gerados pelas divergências acerca das concepções distintas referentes às formas de integração das populações nativas das regiões conquistadas à sociedade colonial, divergências que geraram uma grande polarização e conflitos ao longo deste processo, sobretudo entre colonos e alguns religiosos. Enquanto religiosos (em grande medida) primavam pela integração destas populações, tendo as missões de catequese como método, objetivando sua cristianização e integração das populações indígenas na sociedade colonial como uma espécie de campesinato ou força de trabalho adaptada às múltiplas demandas de uma sociedade colonial em expansão, os colonos, à medida em que avançavam, primavam pela “limpeza da terra” – expressão corrente no período para indicar o despovoamento dos territórios por meio do extermínio físico ou expulsão dos povos nativos que nele habitavam, que, associado à ocupação produtiva da terra, era apresentado com certa frequência em pedidos de sesmaria como um “serviço” prestado em favor do aumento das receitas da Fazenda Real entre as justificativas para a concessão das terras solicitadas – ou pela incorporação, geralmente compulsória, destas populações como força de trabalho, seja no emprego nas unidades de criatório que então se formavam na região, ou para a sua venda como escravos em outros mercados.

Os embates referentes à atribuição de um (não)lugar ao índio em meio ao processo de formação dos Sertões do Norte, geraram conflitos como aqueles ocorridos na década de 1670 na região do rio São Francisco entre Francisco Dias D’Ávila e os padres capuchinhos franceses que, à época, comandavam missões na região conhecida como Sertão dos Rodelas

³⁰⁰ PIRES, Maria Idalina da Cruz. **Guerra dos Bárbaros: Resistência Indígena e conflitos no Nordeste Colonial**. Recife: FUNDARPE, 1990. p. 91-92.

que foram atacadas pelas forças do potentado da Casa da Torre que cobiçava-lhes as terras e a força de trabalho dos indígenas missionados.³⁰¹

Outro conflito desta natureza corresponde ao massacre de indígenas ocorrido no ano de 1699 por meio do ataque movido por Manuel Álvares de Moraes Navarro, mestre de campo do terço dos paulistas que atuava entre os sertões do Açu e Jaguaribe, contra os índios paiacu missionados na região do rio Jaguaribe pelo padre Oratoriano João da Costa, massacre que, conforme os testemunhos do período, foi responsável pela morte de cerca de 400 indígenas e a escravização de outros 300.³⁰² Apesar de representar em si um dos vários embates que permearam a “Guerra dos Bárbaros”, o massacre do Jaguaribe é destacado como um importante capítulo daquele que é um dos mais notáveis conflitos que permearam à “Guerra do Açu”: os embates entre mazombos e paulistas.

Em razão da intensificação na década de 1680 dos ataques indígenas nos territórios entre os rios Açu e Jaguaribe, que passaram a ameaçar o controle português da região, foram organizadas forças com os objetivos de combater os índios revoltosos e garantir a retomada do controle e reocupação dos territórios conflagrados. No final da década de 1680, após o fracasso de ações desenvolvidas com forças organizadas localmente, o governador-geral passou a desenvolver uma ação mais direta na região e buscou o auxílio de tropas paulistas que já atuavam na região dos “sertões de dentro”. Dentre aqueles contatados pelo governo geral para atuarem na região nesta primeira fase estavam Domingos Jorge Velho e Matias Cardoso de Almeida aos quais foi prometido como pagamento pelos serviços a disponibilidade dos índios apreendidos, cuja escravização havia sido legitimada.

Às forças comandadas pelos paulistas, associaram-se tropas organizadas em Pernambuco formada com contingentes locais cujos comandos foram atribuídos a Manuel de Abreu Soares e Antonio de Albuquerque Câmara. As ações desenvolvidas entre o final da década de 1680 e o início da de 1690, que compreende à primeira fase da Guerra do Açu, primaram pela estratégia do combate por várias frentes independentes entre si: os paulistas atuando a partir do sul, acessando as porções altas das bacias do Jaguaribe e Açu; e as forças locais que, partindo de Pernambuco, acessaram a ribeira do Açu pelo leste, fortificando-se, cada uma destas frentes, em pontos importantes destes rios. Esta primeira fase teve como um de seus pontos de arrefecimento o estabelecimento de um acordo de paz, no início da década

³⁰¹ NANTES, Pe. Martinho de. **Relação de uma missão no rio São Francisco**: Relação sucinta e sincera da missão do padre Martinho de Nantes, pregador capuchinho, missionário apostólico no Brasil entre os índios chamados cariris. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1979.

³⁰² Sobre o Massacre do Jaguaribe, ver: “O Massacre no Jaguaribe, 1699” (In) PUNTONI, Pedro. **A Guerra dos Bárbaros**: Povos Indígenas e a colonização do sertão Nordeste do Brasil, 1650-1720. São Paulo: HUCITEC: Editora da Universidade de São Paulo: Fapesp, 2002. p. 243-245.

de 1690, com os índios janduí, um dos mais destacados grupos que se rebelaram na região do rio Açu.

As disputas envolvendo, entre outras bases, as autoridades do governo geral e dos governos das capitanias de Pernambuco e Rio Grande, e o recurso do governo geral às forças paulistas durante esta primeira fase da guerra lançaram as bases para disputas que moveriam a sequência dos conflitos na região que se expressaram, *grosso modo*, na polarização entre grupos com interesses distintos neste conflito.

Conforme Pedro Puntoni, os direcionamentos dados à Guerra do Açu, especialmente na sequência do que se pode considerar como sua primeira fase, encontraram-se fortemente pautados por disputas entre grupos que se refletiram na organização de dois “partidos” que se antagonizaram. De um lado, Puntoni identifica o partido “Mazombo”³⁰³ – formado em grande medida por moradores do Rio Grande e sesmeiros na região dos sertões conflagrados em meio aos quais havia muitos membros da açucarocracia, setor social que (para além de João Fernandes Vieira) teve muitos de seus membros com atuação direta ou indireta ao longo dos processos de repovoamento e no fomento à expansão da pecuária do Rio Grande no imediato *post bellum*, bem como na expansão da pecuária para a região que se tornou palco de disputas na Guerra do Açu³⁰⁴ – e o partido “Baiano” ao qual associava-se os paulistas, incorporados como instrumento de ação direta dos interesses do governo geral no espaço em que desenvolvia-se a Guerra do Açu.

A convocação de paulistas pelo governo geral para combater os tapuias levantados, se por um lado apresentava-se como um reforço aos membros do partido Mazombo contra o inimigo indígena, passou a tratar-se também como uma ameaça a seus interesses na região, relacionados, entre outros aspectos, ao controle sobre os índios escravizados na guerra e, especialmente, sobre a terra que se via ameaçado com a presença de paulistas nos combates na região, pois a remuneração ofertada pelo governo geral para as

³⁰³ Mazombo trata-se de uma denominação atribuída à época por reinóis a filhos de portugueses nascidos na colônia. No contexto dos conflitos que movimentaram a capitania de Pernambuco e mais capitanias do norte do Estado do Brasil no final do século XVII e início do XVIII, é muitas vezes por este termo que a historiografia identifica aqueles que pertenciam ou identificavam-se com açucarocracia da região do Nordeste Açucareiro.

³⁰⁴ Sobre a influência da açucarocracia no contexto de repovoamento e avanço da pecuária na capitania do Rio Grande na segunda metade do século XVII ver: ALVEAL, Carmen Margarida Oliveira. Os desafios da governança e as relações de poder na Capitania do Rio Grande na segunda metade do século XVII. In: MACEDO, Helder Alexandre Medeiros de; SANTOS, Rosenilson da Silva. (org.). **Capitania do Rio Grande: história e colonização na América Portuguesa**. v. 1. João Pessoa: Natal; Ideia: EDUFRN, 2013. p. 27-44. ; e ALVEAL, Carmen Margarida Oliveira. A Anexação da Capitania do Rio Grande em 1701: Estratégia da coroa ou interesse de grupo da Capitania de Pernambuco? In: CAETANO, Antonio Filipe Pereira (org.). **Dinâmicas Sociais, Políticas e Judiciais na América Lusa: Hierarquias, Poderes e Governo (Século XVI-XIX)**. 1ed. Recife: editora UFPE, 2016. p. 135-158.

participações de tropas paulistas nos conflitos contra indígenas nos Sertões do Norte e contra os negros de Palmares que ocorriam naquele mesmo contexto consistia, entre outros aspectos, em escravos e terras.

Ao fim da primeira fase da guerra, a oposição entre os dois grupos se expressou nos planos antagônicos que passaram a ser defendidos para a garantia da ocupação da região em disputa. Por parte do partido Mazombo – interessado em garantir o controle sobre a região e evitar uma retomada do emprego das forças paulistas e que passou a ter como seu principal representante Bernardo Vieira de Mello, membro da elite açucareira de Pernambuco que assumiu o governo da capitania do Rio Grande entre os anos de 1695 e 1701 – defendeu-se o fomento ao povoamento dos sertões que, entre outras propostas, poderia se dar a partir da constituição de uma base de povoamento na região com aldeias de indígenas aliados.

Na Bahia, figuras vinculadas ao governo geral – como o secretário de Estado, Bernardo Vieira Ravasco, que tinha interesses na região disputada³⁰⁵ – defendiam a manutenção da guerra e a ampliação de ações de combate, pois, segundo Puntoni: “Este partido “baiano” (e pró paulista) pretendia influir, dessa maneira, na política fechada das capitanias anexas à de Pernambuco, dominadas pela nobreza da terra”³⁰⁶ de onde se entende que, a Guerra do Açu (conflito que envolvia a efetiva incorporação de novos territórios), para além das disputas pelo acesso à terra em caráter individual, também esteve fortemente permeada por conflitos de caráter jurisdicionais, bem aos moldes daqueles que envolveram as relações entre o governo geral e os governos de Pernambuco e capitanias do norte do Estado do Brasil nos anos que se seguiram à expulsão dos neerlandeses.

A vitória do partido baiano em meio a esta disputa se expressa com a formação do terço paulista comandado pelo mestre de campo Manuel Álvares de Moraes Navarro, que começou a atuar no final do século XVII e foi responsável pelo massacre do Jaguaribe que deu ampla margem de contestações, por parte do partido mazombo, à manutenção das ações do terço dos paulistas que se seguiram até a sua efetiva extinção no ano 1716. Em sua análise sobre a Guerra do Açu, Pedro Puntoni identifica que, para além das disputas por terra e poder, a oposição entre mazombos e paulistas que pautou a Guerra do Açu, insere-se em um

³⁰⁵ Bernardo Vieira Ravasco (que era irmão do Padre Antonio Vieira) foi beneficiário, no ano de 1670, de uma concessão de terras em sesmaria na região dos rios Pirangi e Mipibu ao sul de Natal na capitania do Rio Grande (Ver na Plataforma SILB: RN0047) e seu filho, Gonçalo Vieira Ravasco Cavalcante de Albuquerque, recebeu, no ano de 1673, uma sesmaria no rio Piranhas, situado nas porções altas da bacia do Açu em território atualmente pertencente à Paraíba. (Ver sesmaria PB1156 na Plataforma SILB: <http://www.silb.cchla.ufrn.br/>. Acesso em: 12. fev.2018.

³⁰⁶ PUNTONI, Pedro. **A Guerra dos Bárbaros: Povos Indígenas e a colonização do sertão Nordeste do Brasil, 1650-1720.** São Paulo: HUCITEC: Editora da Universidade de São Paulo: Fapesp, 2002. p. 169-170.

conjunto de conflitos que marcaram fortemente a história da América portuguesa entre o final do século XVII e início do século XVIII.

Marcada pela rápida expansão e incorporação de vastos territórios ao espaço de efetiva ocupação portuguesa na América (como os Sertões do Norte e a região das Minas), a virada do século XVII para o XVIII trata-se de um período pontuado por disputas e conflitos caracterizados por fortes clivagens que acentuaram elementos de identidade social, ou de origem, que serviram de base para a construção, ou mesmo o reforço, de identidades que atuaram como importantes elementos em conflitos como a “Frona dos Mazombos” e a “Guerra dos Emboabas” ocorridos respectivamente em Pernambuco e nas Minas nos primeiros anos do XVIII. Destacando as semelhanças dos padrões de disputas existentes na Guerra do Açu entre paulistas e mazombos, com os que se deram nestes outros conflitos, Puntoni indica que:

Valorizando as reais conexões entre as diversas regiões da América Portuguesa no final do século [XVII], podemos imaginar que se assistia no Rio Grande, não apenas mais um capítulo da “Frona dos Mazombos” [...] mas também ao primeiro episódio da chamada ‘guerra dos emboabas’ – em que inversamente, os estrangeiros seriam os paulistas³⁰⁷

Ressaltada como uma espécie de prenúncio reverso da Guerra dos Emboabas – conflito pelo controle das jazidas auríferas no que viria a se tornar a região das Minas Gerais, em que os paulistas (descobridores e primeiros exploradores da mineração na região) faziam às vezes de locais frente aos adventícios “emboabas” (reinóis, e colonos oriundos de diversas regiões como a Bahia e Pernambuco) a Guerra do Açu, é lida pelo autor também a partir do contexto da “Frona dos Mazombos”, conflito entre segmentos da elite mazomba do Nordeste Açucareiro e o emergente segmento mercantil sediado no núcleo portuário do Recife que, foi analisado por Evaldo Cabral de Mello, não unicamente a partir dos episódios de conflito associados à criação da vila do Recife em 1710, mas como um processo de embates, cujas bases recuam às ações da elite mazomba no contexto do imediato *post-bellum* e que acirram-se nas duas últimas décadas do século XVII, à medida em que membros da emergente classe mercantil do Recife, em grande parte constituída por reinóis, passaram a pleitear o acesso a espaços de poder (como os postos de destaque da câmara de Olinda) controlados pela açucarocracia e por ela considerados como de acesso exclusivo aos membros de seu grupo.³⁰⁸

³⁰⁷ PUNTONI, Pedro. **A Guerra dos Bárbaros: Povos Indígenas e a colonização do sertão Nordeste do Brasil, 1650-1720.** São Paulo: HUCITEC: Editora da Universidade de São Paulo: Fapesp, 2002. p. 255.

³⁰⁸ MELLO, Evaldo Cabral de. **A Frona dos Mazombos: Nobres contra mascates, Pernambuco, 1666-1715.** São Paulo: Editora 34, 2003.

Se na análise de Puntoni sobre a Guerra do Açu, o autor indica, à luz das disputas entre mazombos e mascates³⁰⁹, que frente à ameaça paulista ao controle da região: “Via-se então uma aliança circunstancial, na qual tanto “filhos da terra” [“partido dos mazombos”] quanto “filhos do reino” [“partido dos mascates”] uniam forças para escangalhar os paulistas”³¹⁰; a contemporaneidade entre a fase inicial da Guerra do Açu e de intensificação das contestações mascatais aos privilégios mazombos pelo acesso a postos de destaque e controle de espaços de poder em Pernambuco, nos levam, contudo, a entender que a conquista dos sertões entre os rios Açu e Jaguaribe – que se deu em um contexto marcado por uma forte expansão do criatório e de longa crise do setor açucareiro regional vivenciado entre as últimas décadas do século XVII e as primeiras do século XVIII – corresponde a um dos elementos que guardam relação direta com fortalecimento do “partido mascatal” e o acirramento dos conflitos entre mazombos e mascates que atingiria seu ápice nos levantes que movimentaram Pernambuco no início da década de 1710.

3.1.2 A capitania do Siará Grande: base para a expansão dos interesses mercantis do Recife nos sertões de fora

Ao fim do seu período de governo no Maranhão, capitania que governou entre os anos de 1722 e 1728, João da Maia da Gama empreendeu uma viagem por terra ao longo da qual percorreu territórios do Maranhão, Piauí, Siará Grande, Rio Grande e Paraíba, até chegar à capitania de Pernambuco, de onde retornaria ao reino na frota do ano 1729, viagem, acerca da qual, produziu um diário. Do relato de sua passagem, ao fim de fevereiro de 1729, pela recém criada vila da Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção,³¹¹ Maia da Gama, ao mencionar alguns custos da Fazenda Real na dita capitania, fez referência à: “[...] despesa de duzentos, ou trezentos mil reis que se dão a hum barco para conduzir a Infantaria para Goarnição daquelle forte [...]”³¹² e acerca da dita companhia de infantaria, dizia que:

³⁰⁹ Mascate é um termo que designa aquele que exercia o comércio ambulante, perfil que correspondia, em grande medida, a um estágio de inserção no setor mercantil pelo qual passaram alguns dos membros que ascenderam socialmente na colônia através do comércio. Tal como “mazombo”, “Mascate” era um termo cujo emprego, dentro do contexto de conflitos entre membros da elite açucareira e do setor mercantil, era carregado com uma forte conotação depreciativa.

³¹⁰ PUNTONI, Pedro. **A Guerra dos Bárbaros: Povos Indígenas e a colonização do sertão Nordeste do Brasil, 1650-1720**. São Paulo: HUCITEC: Editora da Universidade de São Paulo: Fapesp, 2002. p. 253-254.

³¹¹ A vila de Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção foi criada no ano de 1726 tendo por sede o povoado no qual localizava-se a fortificação que lhe dava o nome, onde residia o capitão mor.

³¹² MARTINS, F. A. de Oliveira. **Um herói esquecido: João da Maia da Gama**. v. 2. Lisboa: Coleção Pelo Império, 1944. p. 76.

[...] se queixão os moradores de q.e esta companhia que vem todos os annos de Pern.co no dito Barco fretado pella fazenda de V. Mag.de he hua Comp.^a de mercadores que se espalhão por toda a Cap.nia e recolhem e levão para Pern.co todo o dinheiro de moeda que nella há o que fas grande falta a toda a Cap.nia e lhe serve de grande prejuizo.³¹³

O relato revela algumas tensões que permeavam as relações sociais na capitania do Siará Grande no início do século XVIII e que, segundo a análise de Maia da Gama, também se refletiam em custos para a Fazenda Real. Diante das questões explicitadas, Maia da Gama sugeria que para diminuir: “[...] a V Mag.de a despesa que se fas todos os annos com aquelle Barco, e transporte dos soldados se podia evitar mandando formar, e levantar hua Comp.^a da gente do[sic] mesma cap.nia do Ciará”.³¹⁴

As referências de Maia da Gama aos membros da companhia que faziam guarnição da Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção no final da década de 1720, em parte, se assemelham aos já mencionados relatos do capitão mor Diogo Coelho de Albuquerque e de João Fernandes Vieira que, por motivações diversas e em contextos distintos da segunda metade do século XVII (respectivamente nos anos de 1661 e 1677), relatavam os inconvenientes da natureza temporária dos serviços prestados pela companhia que fazia a guarnição da fortaleza da capitania do Siará Grande (geralmente pelo período de um ano) e composta por soldados e oficiais “alheios à terra”, oriundos em grande parte de Pernambuco.

Se nos é possível estabelecer um paralelo entre os três casos, especialmente no que se refere à solução apresentadas por todos – que sugeriam (de formas e por motivações distintas) a constituição de uma força fixa na capitania – o relato de Maia da Gama, sobretudo quando lido dentro do contexto em que foi produzido, difere significativamente dos demais. Se à época em que Coelho de Albuquerque e Fernandes Vieira sugeriram o estabelecimento de forças fixas na capitania, os membros da companhia que faziam a guarnição do forte correspondiam à quase totalidade da população luso-brasileira na região do Ceará; o relato de Maia da Gama se deu em um contexto em que o povoamento luso-brasileiro na capitania do Siará Grande já ia, em muito, adiantado, movido pelo avanço das fronteiras da pecuária, o que deu margem inclusive à formação de novos corpos militares em seu território, forças compostas por moradores da capitania, mas que diferiam da companhia que fazia a guarnição do forte.

Acerca da organização das forças militares na América portuguesa Caio Prado Jr. destaca que: “As forças armadas nas capitanias compunham-se da tropa de linha, das milícias

³¹³ MARTINS, F. A. de Oliveira. **Um herói esquecido**: João da Maia da Gama. v. 2. Lisboa: Coleção Pelo Império, 1944. p. 76.

³¹⁴ *Ibid.*, p. 76-77.

e dos corpos de ordenanças. A primeira representa a tropa regular e profissional, permanentemente sob armas”.³¹⁵ Sobre as milícias, Prado Jr destaca que:

[...] se recrutam por serviço obrigatório e não remunerado, na população da colônia. Eram comandadas por oficiais também escolhidos na população civil e que igualmente não podia eximir ao serviço não remunerado que prestavam. O enquadramento das milícias se fazia numa base territorial (freguesias).³¹⁶

Já sobre as ordenanças, indica que seriam formadas:

[...] por todo o resto da população masculina entre dezoito e sessenta anos, não alistada ainda na tropa de linha ou nas milícias [...] Ao contrário das milícias, as ordenanças constituem uma força local, isto é, que não podia ser afastada do lugar em que se formava e em que residiam seus efetivos.³¹⁷

A companhia de infantaria que fazia a guarnição da Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção – e que se tratava do braço de ação militar imediato do capitão mor do Siará Grande, executando suas ordens e, em parte, acompanhando-o em suas diligências pela capitania – correspondeu, durante todo o século XVIII, ao único corpo militar na capitania do Siará Grande daquilo que Caio Prado Júnior denomina como tropa de linha, força militar de ação regular, permanente e profissional, não propriamente por ser constituída por sujeitos com formação militar, mas pelo fato de receberem soldo pelos serviços prestados. As demais forças constituídas na capitania a partir do avanço das fronteiras do criatório no final do século XVII e do desenvolvimento do povoamento ao longo do século XVIII correspondiam, portanto, a corpos de milícias e ordenanças, forças de caráter auxiliar que, em essência, eram formadas, desde suas bases a seus postos de destaque, por habitantes das regiões correspondentes às suas bases de ação.³¹⁸

Se no final da década de 1720, Maia da Gama destacava o perfil mercantil e sazonal da companhia de infantaria que atuava na capitania do Siará Grande, a realidade por ele apresentada sobre as tropas de linha estabelecidas na vizinha capitania do Rio Grande, visitada por ele na sequência de sua viagem, era distinta, pois segundo ele:

Nesta cidade [Natal] asiste o cap.am mor e athe os annos antecedentes foi hua comp.^a dos terscos[sic] de Pern.co a goarnecer a fortaleza tendo de mais no Assu o

³¹⁵ PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo**. São Paulo: Companhia das Letras, 2011. p. 329.

³¹⁶ *Ibid.*, p. 331.

³¹⁷ *Ibid.*, p. 331-332.

³¹⁸ Para um melhor entendimento sobre a organização das forças militares na capitania do Siará Grande no século XVIII ver: GOMES, José Eudes. **As milícias d’el Rey: tropas militares e poder no Ceará setecentista**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010.

tersco dos Paullista, para se opor a invasão Tapuia, e conquista delles e acabada esta foi V. Mag.de servido mandar extinguir o tersco e ficar só o sarg.to mor delle Joseph de Moraes Navarro com duas comp.as para servirem alternadamente goarnescendo a fortaleza, e se ficou excuzando a vinda da Comp.a de Pern.co e a despeza que com ella se fazia.³¹⁹

Ao referir-se à tropa de linha que atuava com base na fortaleza dos Reis Magos, Maia da Gama traça um histórico no qual identifica que a guarnição daquele forte fazia-se previamente por uma companhia enviada de Pernambuco e que, após a extinção do terço dos paulistas que atuaram na Guerra do Açu, esta guarnição passou a ser feita por duas companhias formadas localmente que se alternavam no serviço e que eram comandadas pelo sargento mor do extinto terço, o que teria posto fim à pratica do envio de uma companhia de Pernambuco.³²⁰ Diante da indicação de Maia da Gama de que a guarnição da fortaleza dos Reis Magos, antes da formação das duas companhias locais, fazia-se (tal qual na fortaleza do Siará Grande) por meio de uma companhia de infantaria enviada de Pernambuco, cabe destacar uma importante mudança ocorrida na capitania do Rio Grande no início do século XVIII.

Desde o ano de 1701 – portanto em meio à Guerra do Açu e poucos anos antes das alterações de Pernambuco que marcam a conflagração dos antagonismos entre mazombos e mascates no início da década de 1710 – o governo da capitania do Rio Grande passou a encontra-se efetivamente sujeito às influências do governo de Pernambuco, pois, neste ano, os vínculos de subordinação direta da capitania do Rio Grande ao governo geral, afirmados no ano de 1662 e que deram margem à uma forte atuação do governo da Bahia na Guerra do Açu, foram revertidos em favor do governo de Pernambuco, de forma que a capitania do Rio Grande, desde o início do século XVIII passou a integrar, na categoria de capitania subalterna (juntamente com a capitania do Siará Grande), o espaço regional sobre o qual a alçada de efetivo poder do governo de Pernambuco³²¹ expandia-se para além de seus próprios limites, integrando a base territorial do que viria a se constituir na denominada capitania geral de Pernambuco, que atingiria sua máxima amplitude na segunda metade do século XVIII com a

³¹⁹ MARTINS, F. A. de Oliveira. **Um herói esquecido:** João da Maia da Gama. v. 2. Lisboa: Coleção Pelo Império, 1944. p. 97-98.

³²⁰ Segundo Puntoni, o terço dos paulistas, criado por ordem régia em 1695 para o combate aos levantes indígenas entre os rios Açu e Jaguaribe, e efetivamente atuante a partir de 1699, foi extinto em junho de 1716. Ver: PUNTONI, Pedro. **A Guerra dos Bárbaros:** Povos Indígenas e a colonização do sertão Nordeste do Brasil, 1650-1720. São Paulo: HUCITEC: Editora da Universidade de São Paulo: Fapesp, 2002.

³²¹ Com a expressão “efetivo poder de Pernambuco” buscamos destacar o exercício da autoridade dos governadores de Pernambuco sobre outras capitanias que se encontrava legitimada por vínculos expressos em marcos legais, o que não nega que antes das efetivações destes vínculos de subordinação, o poder e a influência do governo de Pernambuco, e de agentes com bases fortemente consolidadas nesta capitania, já se exercesse, em maior ou menor medida, sobre todas as capitanias que, ao longo do século XVIII, vieram a ser integradas aos limites sobre o qual viria a se estender a autoridade dos governadores de Pernambuco.

subordinação ao governo de Pernambuco da capitania da Paraíba no ano de 1755, e a incorporação a Pernambuco, no ano de 1763, da capitania de Itamaracá que, desde 1692, havia sido restaurada como donataria, vínculo que a mantivera, ao menos em termos parciais, à margem de ações mais diretas do governo de Pernambuco.³²²

Se ao final da década de 1720 as capitanias do Siará Grande e do Rio Grande encontravam-se subordinadas ao governo de Pernambuco, subordinação que se dava, entre outros aspectos, na dimensão militar – expresso entre outras formas pelo envio de forças militares, como as companhias de infantaria que faziam a guarnição das fortalezas nas sedes destas capitanias e que correspondiam às forças imediatamente sujeitas aos capitães mores de cada capitania, eles próprios, por vezes indicados em caráter interino pelos governadores de Pernambuco – entende-se que estas companhias, correspondem a importantes bases para o exercício de poderes centrados em Pernambuco especialmente em se tratando do contexto de conflito que marcou a realidade regional na virada do século XVII para o XVIII.

Diante da comparação entre as tropas de linha que atuavam naquelas que, à época, eram as duas capitanias subordinadas ao governo de Pernambuco, e face ao estágio do povoamento da capitania do Siará Grande ao final da década de 1720 (que possibilitaria o recrutamento na própria capitania de soldados para a infantaria do forte, o que daria margem à redução dos custos de transportes com o barco que anualmente levava os soldados da guarnição)³²³, o relato de Maia da Gama nos chama atenção não somente pela indicação de manutenção na capitania do Siará Grande de uma prática de recrutamento das tropas de linha que remontava ao período da restauração, mas pelo destaque ao perfil dos integrantes desta companhia que, segundo Maia da Gama, seria formada essencialmente por mercadores que, ao serviço militar, associavam atividades mercantis durante o período de serviço na capitania.

³²² Sobre a capitania da Paraíba no período de seu governo autônomo entre a segunda metade do século XVII e meados do XVIII, tendo como enfoque de análise uma discussão acerca da Provedoria da Paraíba ver: MENEZES, Mozart Vergetti de. **Colonialismo em Ação: Fiscalismo, Economia e Sociedade na capitania da Paraíba (1647-1755)**. João Pessoa: Editora da UFPB, 2012.; já sobre a donataria de Itamaracá entre a sua restituição à casa de Cascais (1692) e fim do vínculo donatário (1763) ver: VELEZ, Luciana de Carvalho Barbalho. **Donatários e Administração Colonial: A capitania de Itamaracá e a casa de Cascais (1692-1763)**. 2016. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2016.

³²³ Se não nos foi possível identificar até quando se manteve este padrão de recrutamento dos membros que atuavam na companhia de infantaria baseada na fortaleza de N.Sra da Assunção, José Eudes Gomes identifica que este modelo vigorou ao menos ao longo da primeira metade do século XVIII, ao referir-se a uma provisão régia de 1746 que negava uma solicitação do capitão mor do Siará Grande, João de Teive Barreto e Menezes que, em 1744, solicitava a criação de uma companhia fixa que pusesse fim aos envios de soldados, o que, segundo o capitão mor, causava prejuízos aos moradores da capitania. Ver: GOMES, José Eudes. **As milícias d'el Rey: tropas militares e poder no Ceará setecentista**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010. p. 185.

Acerca desta associação destaca-se que, não corresponderia em si a uma particularidade dos membros desta companhia de infantaria, pois conforme Charles Boxer:

Tráfico e comércio, teòricamente [sic] desprezados, era levados à pratica por todos quanto o conseguiam fazê-lo, do vice-rei ou governador-geral para baixo. Os salários pagos pela Coroa mostravam-se reconhecidamente insuficientes, na maioria dos casos, e esperava-se que os ocupantes de cargos governamentais se indenizassem disso através do comércio, desde que tal fizessem com a devida discrição³²⁴

A estreita relação entre comércio e colonização fazia com que as atividades mercantis – base estrutural dos vínculos que costuraram impérios ultramarinos no período moderno e que correspondiam a um elo central na integração de territórios incorporados às redes imperiais em meio aos vários níveis e escalas de associações mercantis que os perpassavam e estabeleciam (ou mesmo transcendiam) seus limites –contassem com uma ampla participação até mesmo de membros da alta administração colonial, figuras que comandavam as forças militares e parte da administração no ultramar português e que tinham na influência dos cargos e/ou no exercício direto de atividades mercantis, formas de ampliarem (através do comércio) as rendas acumuladas ao longo do período de serviços nos postos por eles ocupados, o que demonstra que a associação entre comércio e serviço militar e/ou político era algo bastante difundido no espaço colonial português, não se constituindo, portanto, em uma peculiaridade dos integrantes da companhia que fazia a guarnição da fortaleza de Nossa Senhora da Assunção.

O que nos leva a ressaltar o destaque apresentado por Maia da Gama ao perfil sazonal e mercantil da companhia oriunda de Pernambuco que atuava na guarnição da fortaleza da capitania do Siará Grande é o contexto histórico-regional em que sua referência se insere, associado a elementos da trajetória do próprio emissor da informação.

Poucos anos antes de dar início ao seu governo no Maranhão, Maia da Gama fora capitão mor da capitania da Paraíba, posto por ele exercido entre os anos de 1708 e 1717, de forma que Maia da Gama estava à frente do governo da Paraíba à época em que ocorreram as “alterações de Pernambuco”: forma como ficaram conhecidos no século XVIII, os conflitos que movimentaram a capitania de Pernambuco no início da década de 1710.³²⁵ Os conflitos denominados como “alterações de Pernambuco” correspondem, assim, ao levante da elite

³²⁴ BOXER, Charles, R. **A Idade de Ouro do Brasil**: Dores de crescimento de uma Sociedade Colonial. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1963. p. 108

³²⁵ Sobre o Governo de João da Maia da Gama na capitania da Paraíba ver: BEZERRA, Isabela Augusta C. **A serviço d’el Rey**: O governo de João da Maia da Gama na Capitania da Paraíba (1708-1717). 2015. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2015.

mazomba (movido como reação à elevação do reduto mascatal do Recife à categoria de vila) e a reação mascatal à confrontação mazomba, que se deram entre os anos de 1710 e 1711.

Conforme Evaldo Cabral de Mello, as “alterações de Pernambuco” corresponderam ao ápice de um processo de conflitos que foi pautado por um forte antagonismo entre os interesses de grupos associados aos setores da produção e do comércio na capitania de Pernambuco, conflitos estes que foram fortemente permeados por clivagens entre reinóis e naturais da terra cujas origens remontariam a meados do século XVII e têm na repressão movida pelo governador de Pernambuco, Felix José Machado, contra as principais lideranças das elites mazombas que participaram das alterações de Pernambuco um marco da derrota e fim da prevalência política da açucarocracia na capitania de Pernambuco e de efetiva emergência dos interesses mascatais.³²⁶

Como capitão mor de uma capitania que se viu fortemente envolvida nestes levantes, dado os fortes vínculos que ligavam a Paraíba a Pernambuco, Maia da Gama não só foi testemunha, como atuou em meio a estes conflitos que, por encontrarem-se pautados no: “[...] antagonismo entre o mercador reinol e o produtor brasileiro, antagonismo hegemônico, na medida em que tendeu a subordinar todas as demais rivalidades da capitania.”³²⁷ geraram uma grande polarização em Pernambuco e nas regiões que encontravam-se sob sua influência, aspecto que confere um sentido particular ao destaque atribuído por Maia da Gama ao perfil mercantil da companhia de infantaria que atuava na capitania do Siará Grande no final da década de 1720, o que nos leva a buscar entender de que forma a capitania do Siará Grande – formada territorialmente a partir do processo de expansão do criatório em meio à Guerra do Açu entre o final do século XVII e início do século XVIII – se insere nos conflitos entre mascates e mazombos que polarizaram Pernambuco e suas áreas de influência.

As análises historiográficas sobre a Guerra do Açu – entendida como o conjunto de conflitos relacionados às disputas pela conquista e formação de um espaço de pecuária nos territórios situados entre às bacias dos rios Açu e Jaguaribe – confere-se grande destaque aos embates entre mazombos e paulistas (no que se refere aos conflitos entre os agentes que promoviam estas guerras) e foram desenvolvidas em uma perspectiva na quais se conferiu um grande enfoque à capitania do Rio Grande, (dentre as bases de expansão da pecuária) e a bacia do rio Açu (dentre os territórios disputados).

³²⁶ MELLO, Evaldo Cabral de. **A Fronda dos Mazombos**: Nobres contra mascates, Pernambuco, 1666-1715. São Paulo: Editora 34, 2003.

³²⁷ *Ibid.*, p. 141.

Se em sua análise sobre a Guerra do Açú, Pedro Puntoni ressalta o contexto mais dilatado em que este conflito se insere, associando-o a outros embates, como os conflitos entre mazombos e mascates em Pernambuco, o autor é do entendimento de que em meio à Guerra do Açú teria ocorrido uma associação entre mazombos e mascates em prol do combate a uma ameaça comum, representada pelos paulistas. Na análise de Puntoni, bem como em outras análises sobre a “Guerra dos Bárbaros”, pouco destaque se confere, contudo, acerca da atuação dos membros pertencentes ou associados ao emergente setor mercantil do Recife nestes conflitos, algo digno de ser questionado, sobretudo se levarmos em consideração as conquistas do partido mascatal no contexto do acirramento de seus embates com o partido mazombo na capitania de Pernambuco no início do século XVIII.

Ao se destacar que a conflagração dos antagonismos entre mazombos e mascates se dá em meio ao contexto de conflitos envolvendo as guerras pela expansão da pecuária; e que os processos de conquista que formaram a grande região de pecuária dos Sertões do Norte se deram: “[...] de forma multidirecional, assumindo sentidos particulares, definidos pelos diferentes grupos que se envolveram na conquista e ocupação dos sertões.”³²⁸ e que o entendimento dessas “[...] diferenças entre os grupos colonizadores é decisivo para a compreensão do processo de ocupação luso-brasileira dos sertões do nordeste da América portuguesa.”³²⁹; entendemos que a Guerra do Açú, antes de ter sido um conflito em que se tenha dado uma associação de interesses entre mascates e mazombos contrários à presença de paulistas na região, tenha correspondido, a uma importante base para o acirramento dos conflitos entre estes dois grupos e que possa ter tido como uma de suas bases o fortalecimento dos interesses mascatais em meio à conjuntura das guerras de conquista.

Diante deste entendimento, o destaque ao perfil mercantil da companhia que fazia a guarnição da fortaleza de Nossa Senhora da Assunção, poucos anos após as “alterações de Pernambuco”, associado a uma série de dados acerca de figuras que atuaram com destaque na capitania do Siará Grande entre o final do século XVII e início do XVIII e à análise de dados referentes ao processo de concessão de sesmarias nesta capitania no mesmo período; nos leva a entender que a capitania do Siará Grande configurou-se como um espaço que, a partir dos últimos anos do século XVII, e de forma mais intensa na primeira década do século XVIII, tenha sido fortemente incorporada como uma base para a projeção dos interesses mercantis do Recife em meio ao processo de expansão da pecuária dos “sertões de fora”; nesta medida, a

³²⁸ SANTOS, Márcio Roberto Alves dos Santos. **Fronteiras do sertão baiano - 1640-1750**. 2010. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010. p. 24-25.

³²⁹ *Ibid.*, p. 24-25.

incorporação de toda a bacia do Jaguaribe à capitania Siará Grande em meio à Guerra do Açú, nos leva a entender que a região do rio Jaguaribe se tornou, um espaço no qual os interesses mascatais do Recife na exploração da pecuária enraizaram-se fortemente nos anos que antecederam a conflagração dos antagonismos desencadeados pela elevação do Recife à categoria de vila.

Em estudo no qual discute a formação de uma elite terratenente na capitania do Siará Grande em meio à conjuntura das guerras de conquista que se estenderam entre o final do século XVII e o início do XVIII, Rafael Ricarte da Silva desenvolveu uma ampla análise das cartas de sesmarias concedidas pelos capitães mores da capitania Siará Grande entre os anos de 1679 e 1720 em meio a qual teceu alguns apontamentos sobre as concessões efetuadas neste período, época na qual que se deu o processo de expansão territorial movido pelos avanços da guerra e do gado que garantiram a formação e consolidação das bases territoriais da capitania do Siará Grande³³⁰.

Ao referir-se às regiões de origem dos solicitantes das sesmarias analisadas cujo local de residência fora declarado nas solicitações encaminhadas aos capitães mores do Siará Grande, Ricarte da Silva identificou dois momentos distintos no que se refere às origens dos requerentes que declararam residência fora da capitania. Segundo o autor:

Entre 1679 e 1683, sujeitos provenientes, principalmente, das capitanias do Rio Grande e da Paraíba requisitaram sesmarias a partir do avanço do processo de expansão da conquista de terras das Capitanias do Norte do Estado do Brasil. [...] O segundo período de forte presença de sesmeiros vindos de outras capitanias correspondeu aos anos de 1704 a 1708. Nesses anos, diminuiu-se a presença de requerentes apresentados como moradores no Rio Grande e na Paraíba e aumentou a ocorrência de sesmeiros provenientes da Capitania Geral de Pernambuco, além da existência de duas solicitações de moradores da Bahia.³³¹

Diante destas constatações, Ricarte da Silva sugere que a mudança do perfil de origem dos sesmeiros que solicitaram terras na capitania do Siará Grande entre o final do século XVII e os primeiros anos do século XVIII possa ter relação com o conflito entre mascates e mazombos, o que nos leva a buscar entender esta transformação à luz deste

³³⁰ Na análise que desenvolveu, Rafael Ricarte da Silva analisou um total de 519 cartas de sesmarias que correspondem às cartas concedidas por capitães mores da capitania do Siará Grande, não estando entre elas incluídas, algumas cartas de sesmarias concedidas por outras autoridades como o governador-geral, que, sobretudo no final do século XVII, concedeu algumas sesmarias que foram registradas nos livros de registros de sesmarias da capitania do Siará Grande, o que explica a discordância que podem ser encontradas entre os dados apresentados no levantamento de Rafael Ricarte (restrito às capitanias) e os dados previamente apresentados sobre a concessão de sesmarias na capitania do Siará Grande no século XVII em que incluímos as cartas passadas por governadores gerais.

³³¹ SILVA, Rafael Ricarte da. **A Capitania do Siará Grande nas dinâmicas do Império Português: Política sesmarial, Guerra Justa e formação de uma elite conquistadora**. 2016. Tese (Doutorado em História) – Centro de Humanidades, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2016. p. 122.

conflito e para isso nos utilizaremos dos ocupantes do posto de capitão mor da capitania do Siará Grande como uma das bases para esta análise. Por entendemos que os capitães mores, em um contexto de expansão territorial como aquele que se processava na capitania do Siará Grande no período destacado, atuavam como reguladores do acesso à terra – tendo, por meio da concessão de sesmarias, o poder de controle do acesso à legalização da posse da terra – entendemos que a análise de alguns daqueles que ocuparam o posto de capitão mor da capitania do Siará Grande, associado a dados referentes às sesmarias por eles concedidas nos possibilite entender o exercício do poder por meio de alguns grupos e interesses que atuaram em meio às guerras de conquista.

Conforme Ricarte da Silva, a fase inicial de concessão de sesmarias na capitania do Siará Grande foi marcada por uma presença de beneficiários que, de forma expressa, se identificavam como residentes na capitania da Paraíba e, sobretudo, do Rio Grande. O período destacado pelo autor (1679 e 1683) corresponde ao período dos governos de Sebastião de Sá (1679-1682)³³² e de Bento de Macedo de Faria (1682-1684)³³³ que, quando estiveram a frente do comando da capitania do Siará Grande, foram responsáveis pela concessão de, respectivamente, 16 e 09 cartas de sesmarias.

Acerca do destaque de requerentes com residência declarada no Rio Grande na fase inicial das concessões de sesmarias na capitania do Siará Grande, é preciso ter em consideração que no início do último quartel do século XVII, enquanto a capitania do Siará Grande ainda correspondia a uma limitada base de ocupação militar que então começava a expandir seus limites econômicos com núcleos de criatório, a capitania do Rio Grande já projetava-se como uma importante plataforma de expansão da pecuária sobre os territórios que viriam a ser disputados na Guerra do Açu, e que esta projeção se dava a partir de sua consolidação e expansão como uma área de criatório fortemente vinculada ao Nordeste Açucareiro e sobre a qual atuavam fortes interesses de sujeitos pertencentes ou associados à açucarocracia.

³³² Sebastião de Sá foi capitão mor do Siará Grande por dois períodos (1679-1682) e (1684-1687). Conforme levantamento de Rafael Ricarte da Silva, somente no primeiro período de governo concedeu sesmarias. As duas vezes em que foi indicado ao posto de capitão mor do Siará Grande se deram mediante candidatura ao processo de seleção feito no âmbito do conselho ultramarino. Para a indicação de Sebastião ao seu primeiro período como capitão mor da capitania do Siará Grande, ver: 1678, Abril, 1, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei [D. Pedro II], sobre nomeação de pessoas para o posto de capitão-mor do Ceará, que vagou por falecimento de Jorge Correia da Silva. Resolução régia a nomear Sebastião de Sá. Anexo: bilhete. AHU-CEARÁ, cx. 1, doc. 31. AHU_CU_006, Cx. 1, D. 24.

³³³ Sobre a indicação de Bento de Macedo de Faria como capitão mor da capitania do Siará Grande ver: 1681, Maio, 6, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei [D. Pedro II], sobre nomeação de pessoas para o cargo de capitão-mor do Ceará. Resolução régia a nomear Bento de Macedo de Faria. Anexo: memorial e bilhete. AHU-CEARÁ, cx.1, doc. 32. AHU_CU_006, Cx. 1, D. 25.

Entende-se, assim, que a forte presença de residentes no Rio Grande entre os requerentes de sesmarias aos capitães mores do Siará Grande na fase inicial de concessões reflita, não somente o cenário de projeção da pecuária do Rio Grande no período anterior ao acirramento dos levantes tapuias que daria início à Guerra do Açu, mas que este movimento contaria com uma forte influência (direta e/ou intermediada), das elites mazombas da região do Nordeste Açucareiro. Com base nestes referenciais, entende-se como relevante tecer algumas considerações acerca de Sebastião de Sá e Bento de Macedo de Faria, capitães mores que deram início às concessões de sesmarias na capitania do Siará Grande.

Natural de Olinda, Sebastião de Sá assumiu pela primeira vez o comando da capitania do Siará Grande no ano de 1679, após 27 anos de prestação de serviços que se iniciaram no combate aos neerlandeses³³⁴. Nos anos que se seguiram à guerra de restauração, Sebastião de Sá atuou na guarnição da capitania do Rio Grande e no combate a índios levantados na região do Ceará, antes de atuar em combates ao quilombo dos Palmares³³⁵. Os elementos apontados, indicam uma origem e um trajeto de serviços associados a conflitos que mobilizaram fortemente a açucarocracia na segunda metade do século XVII, o que nos leva a sugerir a associação de Sebastião de Sá com os interesses mazombos que, em meio ao processo de expansão da pecuária, atuavam fortemente a partir da capitania do Rio Grande, na qual Sebastião de Sá encontrava-se, exercendo, em 1683 (no intervalo entre seus dois períodos de governo no Siará Grande), o posto de Juiz Ordinário da câmara de Natal, aspecto que demonstra seus vínculos com a capitania do Rio Grande³³⁶.

Com base nas 16 concessões efetuadas ao longo de seu primeiro governo, que marca o início das concessões de sesmarias por capitães mores do Siará Grande, o que se percebe é um padrão de concessões que, *grosso modo*, apresenta dois perfis: concessões feitas na região situada entre as bacias dos rios Jaguaribe e Açu para requerentes que envolviam desde moradores do Rio Grande a moradores de Pernambuco, dentre os quais é possível

³³⁴ Sobre as origens de Sebastião de Sá, Rafael Ricarte da Silva indica que seria: “[...] filho de Manoel Ribeiro de Sá e natural de Olinda” SILVA, Rafael Ricarte da. **A Capitania do Siará Grande nas dinâmicas do Império Português: Política sesmarial, Guerra Justa e formação de uma elite conquistadora**. 2016. Tese (Doutorado em História) – Centro de Humanidades, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2016. p. 158.

³³⁵ As indicações referentes aos serviços prestados por Sebastião de Sá encontram-se na consulta ao conselho ultramarino que resultou em sua primeira indicação para o comando da capitania do Siará Grande. Ver: 1678, Abril, 1, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei [D. Pedro II], sobre nomeação de pessoas para o posto de capitão-mor do Ceará, que vagou por falecimento de Jorge Correia da Silva. Resolução régia a nomear Sebastião de Sá. Anexo: bilhete. AHU-CEARÁ, cx. 1, doc. 31. AHU_CU_006, Cx. 1, D. 24.

³³⁶ Com base na análise dos termos de vereação da câmara de Natal, é possível identificar que Sebastião de Sá (com a indicação da patente de capitão mor) foi eleito juiz ordinário em janeiro do ano de 1683, posto que, (conforme as assinaturas nos registros deste ano) foi por ele exercido entre os meses de janeiro e março. Agradecemos à professora Carmen Alveal (UFRN) a disponibilização da documentação colonial do Rio Grande que nos possibilitou esta identificação.

identificar membros pertencentes à açucarocracia como Dona Maria Cesar, seus irmãos e cunhado; e concessões feitas em áreas situadas nas proximidades da fortaleza de Nossa Senhora da Assunção, que apontam para o início de um processo de efetiva expansão das conquistas na região do Ceará, nas quais os requerentes, em boa parte, eram identificados como soldados do forte, dentre os quais destacamos Leonardo de Sá, irmão do capitão mor que, juntamente com outros três soldados, solicitaram e receberam no ano de 1682 sesmária na região do rio Siupé.³³⁷

Por meio destas concessões, percebe-se durante o governo de Sebastião de Sá a concentração de interesses por terras situadas na região do Ceará e na região entre os rios Açu e o Jaguaribe situadas, em grande parte, nas proximidades do litoral, o que indica uma projeção de interesses que tinha como referência de expansão o trecho da Estrada Velha situado entre a região do Ceará e o Rio Grande, que era percorrido com regularidade por índios aliados e membros da guarnição do forte por meio do qual as capitânias do Siará Grande e Rio Grande mantinham comunicações.

No governo de Bento de Macedo de Faria – sucessor imediato de Sebastião de Sá e, assim como ele, um veterano da guerra contra os neerlandeses³³⁸ – é que se percebe, pela observância das terras doadas em sesmarias, uma ampliação dos espaços de interesses de ocupação, pois, além de terras doadas na região do Ceará e em território situados entre as bacias dos rios Jaguaribe e Açu, são concedidas as primeiras sesmarias de terras na região situada entre o rio Curu e a serra da Ibiapaba, vasto território localizado a oeste da fortaleza de Nossa Senhora da Assunção na qual foram concedidas terras a numerosos requerentes que solicitaram-nas por meio de três cartas coletivas³³⁹ que apontam o início de um efetivo

³³⁷ Os outros soldados que receberam terras junto com Leonardo de Sá em 1682 são: Francisco Dias de Carvalho, Bernardo Coelho de Andrada e Domingos de Mendonça da Câmara. Ver: Data de sesmarias Nº 27. Vol.01 In: Datas de Sesmarias do Ceará e Índices das datas de sesmarias: digitalização dos volumes editados nos anos de 1920 a 1928 (Org.). Arquivo Público do Estado do Ceará. Fortaleza: Expressão Gráfica/ Wave Media. 2006. CD-ROM. Acerca de Leonardo de Sá e alguns outros soldados do forte que receberam terras de Sebastião de Sá e que se destacaram (a si e a seus descendentes) como potentados nos sertões do Acaraú durante o século XVIII ver: ARAUJO. Pe. F. Sadoc de. **Cronologia Sobralense** v. I (séculos XVII e XVIII). Fortaleza: Gráfica Editora Cearense, 1974. ; e SOUZA, Raimundo Nonato Rodrigues de. **Minha riqueza é fruto do meu trabalho**: negros de cabedais no Sertão do Acaraú (1709-1822). 2015. Tese (Doutorado em História) – Centro de Humanidades, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2015.

³³⁸ Conforme a consulta ao Conselho Ultramarino que resultou na indicação de Bento de Macedo de Faria ao posto de capitão mor do Siará Grande, sabemos que, na guerra de restauração, Bento de Macedo de Faria foi capitão volante por patente passada pelo Mestre de Campo João Fernandes Vieira. Ver: 1681, Maio, 6, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei [D. Pedro II], sobre nomeação de pessoas para o cargo de capitão-mor do Ceará. Resolução régia a nomear Bento de Macedo de Faria. Anexo: memorial e bilhete. AHU-CEARÁ, cx.1, doc. 32. AHU_CU_006, Cx. 1, D. 25.

³³⁹ As três sesmarias destacadas encontram-se disposta no volume I das cartas de Sesmarias do Ceará sob os números de registro: 29, 36, 39; disponível em: Datas de Sesmarias do Ceará e Índices das datas de

processo de expansão territorial das conquistas, orientado a partir da base da capitania do Siará Grande, rumo ao oeste que já se apresentava em proposição feita por Fernão Carrilho no ano de 1681.

Ao concorrer com Bento de Macedo de Faria ao posto de capitão mor do Siará Grande, Fernão Carrilho elaborou um memorial no qual recomendava a ocupação e povoamento do Jaguaribe e do Camocim, importantes rios que deságuam respectivamente a leste e a oeste da fortaleza de Nossa Senhora da Assunção, o que indica interesses por parte deste sertanista formado nas guerras dos “sertões de dentro” que, ao pleitear o comando da capitania do Siará Grande, cujas forças encontravam-se estabelecidas na região do Ceará, projetava um processo de expansão a leste e a oeste, no qual conferia destaque ao Jaguaribe e ao Camocim, importantes bases das antigas regiões do Jaguaribe e da Ibiapaba que, juntamente com a região do Ceará corresponderam às três porções territoriais em que se concentraram as ações do avanço das conquistas rumo ao Maranhão no início do século XVII e que, no contexto de expansão das fronteiras da pecuária na região a partir do final do dito século, passaram a corresponder a bases para a projeção do processo de avanço das conquistas a partir da capitania do Siará Grande que, nesta medida, tomava uma importante parcela da porção oriental da costa leste-oeste como base territorial de referência para a promoção do processo de expansão e interiodização desenvolvido na capitania.³⁴⁰

Dentre as sesmarias concedidas por Bento de Macedo de Faria destacamos aquela concedida em 1683 na região da foz do rio Upanema da bacia do Apodi, a Pedro Farto, Manoel Viana, Manuel Alves Patrão que, conforme se deduz pelo pedido, corresponderia à legalização da posse de terras já ocupadas pelos requerentes:

[...] com seus escravos e Redes de Pescar de que se segue grande comodo pera a passagem da Infantaria quese muda todos Os annos desta forsa [do Siará Grande] como elles suplicantes tem mostrado no tempo de Vm. e dos mais Antecessores socorrendo as mudas e Correos que vão e vem de Pernambuco a sua custa de farinha e peixe como tão bem Reduzindo o Gentio brabo desta Costa a amizade dos portuguezes³⁴¹

sesmarias: digitalização dos volumes editados nos anos de 1920 a 1928 (org.). Arquivo Público do Estado do Ceará. Fortaleza: Expressão Gráfica/ Wave Media. 2006. CD-ROM.

³⁴⁰ O memorial de Fernão Carrilho encontra-se anexo à consulta efetuada em 1681 para a escolha do capitão mor do Siará Grande da qual se escolheu Bento de Macedo de Faria. Ver: 1681, Maio, 6, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei [D. Pedro II], sobre nomeação de pessoas para o cargo de capitão-mor do Ceará. Resolução régia a nomear Bento de Macedo de Faria. Anexo: memorial e bilhete. AHU-CEARÁ, cx.1, doc. 32. AHU_CU_006, Cx. 1, D. 25. Sobre Fernão Carrilho, ver: SANTOS, Fabiano Vilaça dos. Feitos de armas e efeitos de recompensa: perfil do sertanista Fernão Carrilho. **Klepsidra**: Revista Virtual de História, São Paulo, Ano V, n.19, p. 1-13, 2004.

³⁴¹ Data de sesmarias N° 32. Vol.01 In: Datas de Sesmarias do Ceará e Índices das datas de sesmarias: digitalização dos volumes editados nos anos de 1920 a 1928 (Org.). Arquivo Público do Estado do Ceará. Fortaleza: Expressão Gráfica/ Wave Media. 2006.

A despeito da falta de maiores informações acerca destes três requerentes, o fato de declararem-se no pedido como residentes “no Recife de Pernambuco”, indica-nos que muito provavelmente fossem integrantes da comunidade mercantil estabelecida no principal núcleo portuário de Pernambuco, que ao longo dos últimos anos do século XVII vivenciou um intenso processo de crescimento populacional e melhoramentos urbanos expressos na construção de obras de natureza civil, militar e religiosa que, em parte, refletiam e instigavam as oposições existentes entre a comunidade mercantil do Recife e a açucarocracia que tinha em Olinda (sede dos poderes civil e episcopal de Pernambuco) o principal reduto de seus interesses³⁴².

O pedido de terras para pescarias na foz do Upanema, associado a duas outras solicitações feitas em 1680 por Pedro Farto ao governador-geral Roque da Costa Barreto na região costeira de Aguamaré e da enseada dos Três Irmãos³⁴³ – áreas que assim como a região do Upanema eram reconhecidas pelo seu grande potencial salineiro – nos leva a entender que Pedro Farto e seus companheiros atuavam na região por meio do fomento a atividades pesqueiras e salineiras que, associadas, davam margem à comercialização de gêneros como o sal (essencial à conservação de alimentos) e peixes que, ao serem salgados e assim devidamente conservados, além de apresentarem-se disponíveis ao consumo por uma maior margem de tempo, não teriam seu consumo restrito ao mercado local, encontrando-se, portanto, disponíveis ao consumo do mercado que melhor lhe pagasse, uma das razões que motivavam contendas movidas na câmara de Natal desde o final do século XVII e ao longo do século XVIII, acerca do controle sobre o comércio e o fornecimento de gêneros como os pescados que, ao serem exportados para outras capitanias, davam margem à sua falta e a carestia na capitania do Rio Grande³⁴⁴. Entende-se assim que os interesses mascatais do

³⁴² Sobre as obras que refletem o crescimento e melhoramento urbano do Recife no final do século XVII e Antonio Fernandes de Matos, homem negócio da praça do Recife ao qual se atribuem a promoção de muitas das obras movidas neste período ver: MELLO, José Antonio Gonsalves de. **Um Mascate e o Recife: A vida de Antonio Fernandes de Matos no período de 1671-1701**. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1981.

³⁴³ Aguamaré e a enseada dos Três Irmãos encontram-se situadas na costa leste-oeste em trecho que atualmente pertencente ao estado do Rio Grande do Norte. As informações referentes aos pedidos feitos no ano de 1680 encontram-se dispostas na plataforma SILB, por meio das Referências: CE 1439 e CE 1440 ver: www.silb.cchla.ufrn.br Acesso em: 02. mai. 2018.

³⁴⁴ Sobre as contendas movidas na capitania do Rio Grande do Norte relativas a exploração de atividades pesqueiras e ao comércio e abastecimento de pescados ver MORAIS, Ana Lunara da Silva. Conflitos pela posse de localidades pesqueiras da capitania do Rio Grande: séculos XVII-XVIII. **Revista em Perspectiva**, Fortaleza, v.2, p. 57-72, 2016. ; DIAS, Thiago Alves. **Dinâmicas Mercantis Coloniais: Capitania do Rio Grande do Norte (1760-1821)**. 2011. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2011.; e BARBOSA, Kleyson Bruno. **A Câmara de Natal e os homens de conhecida nobreza: governança local na Capitania do Rio Grande**

Recife já se projetavam, à época, na região que, em meio à Guerra do Açu, seria disputada não somente aos grupos indígenas que nela habitavam, mas entre os vários grupos de interesse que atuaram no conflito, dentre os quais, a comunidade mercantil do Recife.

Na sequência do governo de Bento de Macedo de Faria, observa-se uma descontinuidade nas concessões de sesmarias na capitania do Siará Grande que se estende até o fim do século. À exceção de um curto período, entre os anos de 1689 e 1694, no qual foram concedidas 10 sesmarias (uma média de menos de 02 por ano), as concessões na capitania foram completamente suspensas nos últimos anos do século. Sobre as 10 sesmarias concedidas, destaca-se que se referem a terras situadas próximos a região do Ceará, e em rios que deságuam na porção costeira a oeste desta região, não havendo concessão alguma na região entre os rios Açu e Jaguaribe.

Se este cenário pode ser entendido como reflexo da eclosão da Guerra do Açu no final da década de 1680 e do estado de conflagração vivenciado nas regiões situadas entre os rios Açu e Jaguaribe nos últimos anos do século XVII, há que se ressaltar que nos primeiros anos do século XVIII as concessões de sesmarias por parte dos capitães mores do Siará Grande foram retomadas com grande intensidade, o que se revela a partir de uma comparação entre os números de sesmarias concedidas pelos capitães mores da capitania do Siará Grande entre os anos de 1679 e 1720 que nos possibilita deduzir um acirramento das disputas por terra na capitania no início do século XVIII.

Conforme os números apresentados no quadro 4, percebe-se que, após a retomada da concessão de sesmarias no ano de 1702 pelo capitão mor Francisco Gil Ribeiro, inicia-se no governo do capitão mor Jorge de Barros Leite (1703-1704) uma fase de crescente avanço das concessões de terras que se amplia no governo de João da Mota (1705) e atinge seu ápice durante o período de governo de Gabriel da Silva Lago (1706-1710) que, além de ser o período em que mais títulos de sesmarias foram concedidos, foi fortemente marcado por disputas fundiárias refletidas nos embates entre Gabriel da Silva Lago e o desembargador Cristovão Soares Reimão, embates referentes à demarcação de terras concedidas em sesmarias na região do rio Jaguaribe, área inserida na região que se tornou foco de ação e palco dos conflitos da Guerra do Açu.³⁴⁵

(1720-1759). 2017. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2017.

³⁴⁵ Sobre as disputas envolvendo o capitão mor Gabriel da Silva Lago e o Desembargador Cristovão Soares Reimão ver o capítulo 04 da tese de Rafael Ricarte da Silva: SILVA, Rafael Ricarte da. **A Capitania do Siará Grande nas dinâmicas do Império Português: Política sesmarial, Guerra Justa e formação de uma elite conquistadora**. 2016. Tese (Doutorado em História) – Centro de Humanidades, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2016.

Quadro 4 – Sesmarias concedidas por capitães-mores do Siará Grande (1679-1720)

Data-Limite	Nome	Quantidade
1679-1682	Sebastião de Sá	016
1682-1683	Bento de Macedo de Faria	009
1689-1693	Tomás Cabral de Olival	007
1694	Fernão Carrilho	003
1702	Francisco Gil Ribeiro	007
1703-1704	Jorge de Barros Leite	036
1705	João da Mota	037
1706-1710	Gabriel da Silva Lago	230
1711-1713	Francisco Duarte de Vasconcelos	014
1714	Plácido de Azevedo Falcão	008
1716-1718	Manoel da Fonseca Jaime	102
1718-1720	Salvador Álvares da Silva	050
Total		519

Fonte: SILVA, Rafael Ricarte da. **A Capitania do Siará Grande nas dinâmicas do Império Português: Política sesmarial, Guerra Justa e formação de uma elite conquistadora**. 2016. Tese (Doutorado em História) – Centro de Humanidades, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2016. p. 168.

De acordo com os números levantados por Ricarte da Silva, entre os anos de 1702 (quando foram retomadas as concessões) e 1708, (ano em que se encerra o período de efetivo governo do capitão mor Gabriel da Silva Lago)³⁴⁶ foram doadas um total de 298 sesmarias, das quais 197 são identificadas como concessões de terras claramente situadas no rio Jaguaribe e seus afluentes, o que indica que na primeira década do século XVIII, portanto, nos anos que antecederam as alterações de Pernambuco, a bacia do Jaguaribe se converteu em foco de interesses e acirradas disputas entre os agentes que atuavam no processo de conquista dos sertões tendo como base a capitania do Siará Grande. A referência ao conflito entre mazombos e mascates associado ao processo de expansão das conquistas no Siará Grande, observado por meio da concessão de sesmaria, especialmente das terras situadas nos sertões do Jaguaribe se faz em razão de que os dois capitães mores que mais concederam terras na

³⁴⁶ Conforme Rafael Ricarte da Silva, a administração de Gabriel da Silva Lago encerrou-se oficialmente no ano de 1708 e que nos anos de 1709 e 1710 a administração da capitania do Siará Grande ficou a cargo da câmara da vila de São José do Ribamar. A despeito desta indicação, Ricarte da Silva identificou que os títulos de sesmarias concedidos em nome de Gabriel da Silva Lago estenderam-se até o ano de 1710, sendo 01 concessão no ano de 1709 e 11 no ano de 1710, o que aponta uma redução das concessões a partir de 1709 que fica claramente indicado no quadro 4, pelo número de sesmarias concedidas pelos dois sucessores imediatos de Gabriel da Silva Lago. Com base nestes dados, identifica-se uma média anual ainda maior das concessões feitas por Gabriel da Silva Lago entre os anos 1706 a 1708, período no qual foram concedidas um total de 218 sesmarias. SILVA, Rafael Ricarte da. **A Capitania do Siará Grande nas dinâmicas do Império Português: Política sesmarial, Guerra Justa e formação de uma elite conquistadora**. 2016. Tese (Doutorado em História) – Centro de Humanidades, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2016. p. 168.

primeira década do século XVIII (João da Mota e Gabriel da Silva Lago) estabeleceram estreitos vínculos com a parcialidade mascatal em meio à conjuntura de conflitos que dividiram a capitania de Pernambuco entre o final do século XVII e o início do XVIII.

Se os vínculos de Gabriel da Silva Lago com a parcialidade mascatal de Pernambuco podem ser identificados por meio de seu casamento com Ana de Almeida Catanho, filha de Joaquim de Almeida – importante homem de negócio, eleito como o oficial camarário da primeira vereança da câmara do Recife e deposto, juntamente com os demais oficiais da câmara, na insurreição mazomba de 1710³⁴⁷ – a associação de João da Mota com o setor mercantil apresenta-se por meio de seu destaque nas alterações de Pernambuco como uma das principais lideranças em meio à reação movida no ano de 1711 pela parcialidade mascatal contra a situação vigente após o levante mazombo no ano anterior; elementos que nos levam a entender que as estreitas relações mantidas por estes dois sujeitos com o partido mascatal – especialmente quando vistas a luz da forte polarização baseada nos antagonismos entre parcialidades representadas pelo embate – guardem relação com a expansão dos interesses mascatais nos sertões da capitania do Siará Grande (com especial destaque na bacia do Jaguaribe) por meio de seus poderes como reguladores do acesso à terra, através da concessão de sesmarias, poucos anos antes da eclosão dos conflitos em Pernambuco.³⁴⁸

Acerca de João da Mota, destaca-se que sua concentração de interesses na região do Jaguaribe à época em que esteve à frente do comando da capitania do Siará Grande – que se expressa no fato de que 30 das 37 sesmarias por ele doadas no ano de 1705 corresponderem a terras situadas na região deste rio e seus afluentes – relaciona-se, em parte, com sua trajetória na capitania do Siará Grande, que remonta ao final do século XVII. Antes de assumir interinamente o comando da capitania³⁴⁹, João da Mota foi o primeiro comandante do

³⁴⁷ O fato de Joaquim de Almeida haver sido eleito como oficial da primeira vereança da câmara do Recife é um indicativo do destaque que este sujeito possuía em meio à comunidade mercantil do Recife, o que demonstra as boas relações entre Gabriel da Silva Lago e a elite mercantil do Recife. Se não nos foi possível identificar quando se deu o casamento de Gabriel da Silva Lago com a filha de Joaquim de Almeida, o cenário de ampla polarização existente na capitania de Pernambuco nos anos que antecederam as alterações nos leva a entender que, mesmo que esta união tenha ocorrido após os levantes do início da década de 1710, Gabriel da Silva Lago já manteria vínculos com a elite mercantil do Recife à época em que comandou a capitania do Siará Grande, vínculos que se mostram fortes, na medida em que no ano de 1719, Gabriel da Silva Lago exerceu o cargo de vereador na câmara do Recife, cuja criação, poucos anos antes, deflagrara a revolta mazomba. SOUZA, George F. Cabral de. **Elites e exercício de Poder no Brasil Colonial: A câmara municipal do Recife, 1710-1822**. Recife: Editora UFPE, 2015.

³⁴⁸ Para um melhor entendimento acerca das dinâmicas das “alterações de Pernambuco” ocorrida entre 1710-1711 em que João da Mota atuou em prol do partido mascatal e da repressão movida na sequência a estes levantes por parte do governador Felix José Machado ver “Alterações pernambucanas” (In): MELLO, Evaldo Cabral de. **A Fronda dos Mazombos: Nobres contra mascates, Pernambuco, 1666-1715**. São Paulo: Editora 34, 2003. p. 215-470

³⁴⁹ O fato do período de comando de João da Mota a frente da capitania do Siará Grande (observado por meio das cartas de sesmaria) restringir-se ao ano de 1705; e o fato de João da Mota ser e à época oficial das tropas

presídio de São Francisco Xavier – fortim construído no final do século XVII na região do baixo Jaguaribe – que foi uma importante base para a intensificação do avanço do processo de conquista sobre a bacia do Jaguaribe que se expressaria na grande quantidade de terras requeridas na região nos primeiros anos do século XVIII; o que nos leva a entender que o dito presídio foi uma das chaves que abriu a bacia do Jaguaribe à uma ampla e rápida conquista, possibilitando sua completa incorporação à capitania do Siará Grande em meio à Guerra do Açu, sob uma forte influência dos interesses mascatais, influência possível de ser identificada pela análise de alguns sujeitos que, assim como João da Mota atuaram nesta fortificação.³⁵⁰

Situado em localidade que atualmente corresponde à sede do município de Russas-CE, o presídio de São Francisco Xavier possuía uma localização estratégica à época em que foi levantado. Parcialmente interiorizado, a cerca de 70 km acima da foz do Jaguaribe, este fortim, guarnecido por uma companhia formada inicialmente por um comandante e 20 soldados, ao mesmo tempo em que protegia as regiões do rio mais próximas ao litoral, já parcialmente ocupadas com fazendas de criar, projetava o avanço das conquistas para o interior, organizando e conferindo segurança contra ataques indígenas ao gradual processo de avanço de ocupação territorial que, a partir de ações coordenadas na capitania do Siará Grande, seguiam rio acima o curso do Jaguaribe e de seus afluentes como o Banabuiu que deságua no Jaguaribe em localidade bem próxima àquela em que o presídio de S. Francisco Xavier foi levantado, no ano de 1696, sob o comando do então capitão mor do Siará Grande, Pedro Lellou.

Natural da cidade de Bruxelas em Flandres, Pedro Lellou estabeleceu-se no ano de 1669 capitania de Pernambuco oriundo de Portugal, onde chegara em 1660 vindo da França como membro da companhia do conde de Schomberg cujos serviços militares foram empregados nas Guerras de Restauração contra as forças do rei de Castela³⁵¹. Com uma

de linha de Pernambuco, nos levam a acreditar que assumiu o comando da capitania do Siará Grande no ano de 1705, em caráter interino, por meio de nomeação do governador de Pernambuco, elemento que ressalta ainda mais o grande número de concessões por ele feitas.

³⁵⁰ O destaque à região do rio Jaguaribe em meio às concessões de sesmarias efetuadas por João da Mota no ano de 1705 é, contudo, uma tendência que já se apresentava desde a retomada das concessões de sesmarias no ano de 1702 e que certamente guarda relação com a construção do presídio de São Francisco Xavier alguns anos antes. Das 07 sesmarias concedidas em 1702 por Francisco Gil Ribeiro, 06 foram concedidas na região do rio Jaguaribe e/ou seus afluentes; já entre as 36 sesmarias concedidas pelo capitão mor Jorge de Barros Leite, este número chega a 32.

³⁵¹ Em razão de Pedro Lellou ser filho de Ludovico Wolf e pai de filhos que entre seus patronímicos ostentavam o sobrenome “Lobo” (como Luis Lobo de Albertim), supusemos que o real sobrenome deste capitão mor do Siará Grande seria “Lelloup”. Considerando que o sobrenome de seu pai (Wolf) em alemão, neerlandês e inglês significa “Lobo” que por sua vez é o sobrenome adotado por alguns de seus filhos, entendemos que “Lellou” poderia corresponder, na realidade, a “Lelloup” (Le Loup = o Lobo, em francês). Sua trajetória prévia pela França justificaria o “afrancesamento” de seu sobrenome. Com base na análise de uma série de assinaturas do dito capitão mor, a hipótese levantada foi confirmada com a identificação da letra “p” ao final

patente de capitão de infantaria, Lellou atuou na colônia, de início, na fortaleza de Tamandaré, e na sequência prestou serviços na campanha dos Palmares e na reedificação de fortificações sob o comando de João Fernandes Vieira em razão de seus conhecimentos nas artes militares de fortificação e artilharia, adquiridos ao longo de sua vida militar na Europa, onde prestou serviços em Flandres, na França e ao imperador do Sacro Império no combate aos turcos.³⁵²

Quando Pedro Lellou assumiu o comando do Siará Grande no final do ano de 1695 vivenciava-se na capitania um levante dos índios paiacu que, após serem aldeados na região do Jaguaribe pelo padre oratoriano João da Costa, deu margem à construção do forte de São Francisco Xavier, levantado no início do ano de 1696, sob o comando de Lellou: “[...] p.^a Reprimir as habilidades do gentio [...] e logo com esta segurança se começou a povoar com gados e gente franqueando estradas e caminhos”³⁵³ Pouco após a construção do presídio do Jaguaribe, cujo comando foi atribuído ao futuro capitão mor do Siará Grande, João da Mota³⁵⁴, Lellou foi afastado do comando do Siará Grande em razão de queixa dos moradores da capitania acerca de seus procedimentos.

Se não nos foi possível identificar vínculos claros de Lellou com a parcialidade mercantil de Pernambuco, sua reação ao massacre do Jaguaribe – movido no ano de 1699 pelo terço dos paulistas contra os índios paiacu (aldeados no Jaguaribe poucos anos antes) – além de indicar a complexidade dos interesses envolvidos na exploração política desse massacre por agentes que atuavam na busca pelo controle da região nos leva a supor a associação de Lellou com o partido mascatal, sobretudo se considerarmos o contexto de antagonismos vivenciado em Pernambuco na virada do século.

de suas firmas. O fato desta letra ser escrita, ao final da firma, em um padrão de referencial gótico, *a priori*, dificulta sua identificação na transcrição de sua assinatura. O fato de seu nome ser escrito em fontes coevas como “Lellou” grafia que se manteve na historiografia e que mantivemos neste trabalho, é perfeitamente justificável em razão do caráter “mudo” no francês de consoantes localizadas ao final das palavras, o que certamente se reflete na forma como falantes da língua portuguesa escreviam seu sobrenome em documentos dos séculos XVII e XVIII, omitindo o “p” ao final, que, portanto, foi encontrado unicamente em suas assinaturas. Um dos exemplares da assinatura de Pedro Lellou, por meio da qual é possível identificar-se a letra “p” ao final de seu sobrenome, encontra-se disponível no Anexo A – IMAGENS

³⁵² Sobre a trajetória de Pedro Lellou ver: 1703, maio, 10, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. Pedro II, sobre nomeação de pessoas para os postos de mestre-de-campo que se encontram vagos na capitania de Pernambuco, por entretenimentos concedidos aos mestres de campo, Jorge Lopes Alonso e Manoel Lopes. AHU_CU_015, Cx. 20, D. 1921.

³⁵³ *Ibid.*

³⁵⁴ Sobre o presídio ou fortim de São Francisco Xavier e a nomeação de João da Mota para ser seu primeiro comandante ver: 1696, abril, 26, Pernambuco CARTA do governador da capitania de Pernambuco, Caetano de Melo de Castro, ao rei [D. Pedro II], sobre a construção de um presídio na Ribeira do Jaguaribe e a nomeação do ajudante João da Mota para o posto de cabo e capitão do dito presídio. Anexo: 1 doc. Obs.: m. est. AHU_CU_015, Cx. 17, D. 1700.

Em razão das sanções impostas ao terço dos paulistas pelo bispo de Olinda³⁵⁵, (que envolveu a excomunhão de seus membros) decorrentes das denúncias contra o massacre movidas por Bernardo Vieira de Melo, à época capitão mor do Rio Grande e principal liderança dos interesses mazombos nas guerras de conquista que envolviam a expansão da pecuária; Lellou, à época atuando como sargento mor em Pernambuco, manifestou-se em carta ao governador-geral, Dom João de Lencastre, em favor dos paulistas, denunciando as articulações de Bernardo Vieira de Melo e seu tio, Francisco Berenger de Andrade, que seriam contrários à presença do terço dos paulistas na região.

Além de expressar um forte antagonismo em relação a Bernardo Vieira de Melo e seu tio (duas figuras de destaque da elite mazomba), o posicionamento de Lellou quando associado ao seu perfil como estrangeiro, aos fortes antagonismos da época e ao seu histórico de ação na região do conflito – tendo estado à frente do comando da capitania do Siará Grande à mesma época em que Bernardo Vieira de Melo comandava a capitania do Rio Grande e que seu afastamento teria se dado em razão de denúncias de moradores da capitania (de onde cabe lembrar a grande presença àquela época no Siará Grande de sesmeiros oriundo do Rio Grande, dentre os quais poderia ter partido as denúncias contra Lellou) – lastreiam a suposição de sua oposição ao partido mazombo e de seus prováveis laços com a elite mercantil do Recife, o que indicaria que, ao contrário do que defendeu Puntoni, não teria havido em meio à Guerra do Açu, uma associação entre mascates e mazombos frente às ações do terço dos paulistas em meio à guerra, de forma que, ao contrário do indicado, a Guerra do Açu teria se constituído, assim, em uma das bases para o acirramentos dos antagonismos que culminariam nas alterações do início da década de 1710.³⁵⁶

Outro fator que fortalece a suposição apresentada, diz respeito à presença de uma instituição que atuou de forma conjunta com Lellou no avanço sobre o Jaguaribe que, além da construção do presídio, envolveu o aldeamento dos índios paiacu: a Congregação do Oratório.

Conforme a análise de caráter processual dos embates entre mazombos e mascates desenvolvida por Evaldo Cabral de Mello, o conflito que dividiu a Congregação do Oratório

³⁵⁵ Em documentos dos séculos XVII e XVIII, as referências à diocese criada em 1676 no norte do Estado do Brasil – bem como a do ocupante o mais alto cargo desta divisão eclesiástica (o bispo) – é comum tanto o emprego de bispado/bispo de Pernambuco ou de Olinda. Diante da consideração apontada, optamos, neste trabalho, pela referência à “bispo/bispado de Olinda”.

³⁵⁶ A carta de Pedro Lellou encontra-se em: 1700, Maio, 6, Rio Grande CARTA do mestre-de-campo do Terço dos Paulistas, Manuel Álvares de Moraes Navarro, ao rei [D. Pedro II] sobre as vitórias que teve na Ribeira do Açu contra os índios tapuias "Janipabussu, da nação Paiacu"; e queixando-se do capitão-mor do Rio Grande do Norte, Bernardo Vieira de Melo, pela falta de apoio. Anexo: cartas do mestre-de-campo, do sargento-mor Pedro Lellou e de José Barbosa Leal ao governador-geral do Brasil, D. João de Lencastre (cópias). AHU-RIO GRANDE DO NORTE, Cx. 1, D. 47 e 51 AHU_CU_018, Cx. 1, D. 50.

de Pernambuco no final do século XVII, é destacado pelo autor como um dos episódios que, antecedendo as alterações de Pernambuco, expressaram os conflitos latentes que permeavam a relação entre setores sociais da capitania, conflitos marcados por fortes componentes de identidade de origem, pautadas no antagonismo entre forasteiros e naturais da terra.

Ordem religiosa estabelecida em Pernambuco poucos após a restauração da capitania, a Congregação do Oratório teve sua atuação na colônia, de início, voltada, fortemente, a atividades missionárias junto a índios dos sertões para onde expandiam-se as conquistas, como as regiões, dos sertões do Ararobá e de Rodelas, tendo contado, em seu estabelecimento na capitania de Pernambuco, com um forte apoio de figuras de destaque da elite restauradora como o então governador Francisco de Brito Freire que concedeu à ordem o recolhimento de Santo Amaro, que viria a se converter em base de estabelecimento próximo a Olinda para os padres que missionavam no sertão.

No início do último quartel do século XVII, esta ordem religiosa passou a vivenciar divisões em razão da busca de alguns de seus membros em concentrar suas atividades no ascendente espaço urbano do Recife, parte devido ao apoio financeiro concedido por membros da comunidade mercantil local – como Antonio Fernandes de Matos, figura de destaque que, em finais do século XVII, construiu para a ordem um hospício no Recife junto ao qual estava integrado o núcleo inicial da igreja da Madre de Deus, base da congregação do Oratório no coração do reduto mascatal.³⁵⁷ O conflito de interesses fomentou divisões na congregação entre as parciaisidades de “Santo Amaro” e da “Madre de Deus” que foram instigadas localmente por rivalidades entre mazombos e mascates, o que deu margem à eclosão de embates nos últimos anos do século XVII que extrapolaram os limites da ordem, envolvendo atores a ela externos e que foram vencidos pelo setor apoiado pela elite mercantil.

Com base no levantamento efetuado por Pedro Puntoni acerca dos aldeamentos e missões existentes no século XVII nas capitanias da Bahia, Pernambuco, Paraíba, Rio Grande e Siará Grande, identifica-se que, à exceção de Pernambuco, os aldeamentos comandados por padres da Congregação do Oratório, restringiram-se à capitania do Siará Grande, sendo o aldeamento do Jaguaribe que foi atacado pelo terço dos paulistas – e que conforme já destacado marcou, juntamente com a construção do presídio de São Francisco Xavier, o início

³⁵⁷ Segundo José Antonio Gonsalves de Mello: “[...] entre 1679 e agosto de 1680 foram levantados a Igreja e o Hospício da Madre de Deus” MELLO, José Antonio Gonsalves de. **Um Mascate e o Recife: A vida de Antonio Fernandes de Matos no período de 1671-1701.** Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1981. p. 47.

das ações de intensificação do processo de expansão das conquistas sobre o vale do Jaguaribe – o mais antigo dentre eles.³⁵⁸

Se a presença dos oratorianos na capitania do Siará Grande remonta ao período do primeiro governo de Sebastião de Sá (1679-1682)³⁵⁹ – época em que a capitania do Siará Grande se converteu em uma plataforma de expansão da pecuária com base no início das concessões de sesmarias por parte de seus capitães mores e período em que também se dava o acirramento das disputas internas à Congregação do Oratório – a denominação atribuída à aldeia em que se deu o massacre do Jaguaribe em 1699 (“aldeia da Madre de Deus”, uma clara alusão à base da congregação no Recife) e o fato desta aldeia ser missionada pelo padre João da Costa (que viria a ser um dos mentores da reação mascatal de 1711); nos levam a entender que o aldeamento formado na região do rio Jaguaribe nos últimos anos do século XVII era comandado pelo seguimento dos oratorianos vinculados ao partido mascatal.

Os claros vínculos entre o missionário oratoriano e a parcialidade mascatal, não obstou com que Bernardo Vieira de Melo (o principal representante da elite mazomba em meio à Guerra do Açu e às alterações de Pernambuco) prestasse apoio ao padre João da Costa em suas denúncias contra o assassinato e a escravização dos índios do aldeamento da Madre de Deus, apoio que, mais do que propriamente uma associação tácita com o partido mascatal, é perfeitamente justificável a partir do entendimento da defesa exclusiva dos interesses mazombos contrários à presença dos paulistas na região, cuja atuação, mais concentrada nos sertões da bacia do rio Açu (onde o terço encontrava-se aquartelado), correspondia a um entrave à expansão territorial desenvolvida a partir do Rio Grande, o que feria diretamente os interesses mazombos na base em que seus poderes referentes à expansão da pecuária sobre as

³⁵⁸ Ver: Anexo 3: Missões e aldeamentos no sertão nordeste do Brasil no século XVII. In: PUNTONI, Pedro. **A Guerra dos Bárbaros: Povos Indígenas e a colonização do sertão Nordeste do Brasil, 1650-1720**. São Paulo: HUCITEC: Editora da Universidade de São Paulo: Fapesp, 2002. p. 295-299.

³⁵⁹ Com base na consulta ao Conselho Ultramarino que resultou na escolha, pela segunda vez, de Sebastião de Sá para o comando da capitania do Siará Grande (1684-1687), Sebastião de Sá indica que, quando esteve à frente do comando da dita capitania, entre 1679 e 1682, teria prestado: “[...] toda ajuda e favor aos Padres Missionarios da Recoleta de Santo Amaro de Pernambuco pêra melhor exercerem o grande serviço q com as suas missoens fazem a Deos naquelas partes de sorte que o Bispo daquela Capitania lhe mandou agradecer por vários cartas domesticando o gentio das nacoens tapuias e fazendo pazes entre eles gastando muito de sua fazenda para os obrigar a obediência” Com base neste trecho sabemos que os “**Padres Missionarios da Recoleta de Santo Amaro de Pernambuco**”(entenda-se, os padres da Congregação do Oratório de Pernambuco) já atuavam na capitania do Siará Grande, na missão junto a indígenas ditos tapuias, ao menos desde o início do processo de expansão territorial movido na capitania. Ver: 1684, Junho, 15, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei [D. Pedro II], sobre nomeação de pessoas para o posto de capitão-mor do Ceará. Resolução régia a nomear Sebastião de Sá. Anexo: requerimento e bilhete. AHU-CEARÁ, cx.1, doc. 35. AHU_CU_006, Cx. 1, D. 28.

bacias dos rios que deságuam na porção oriental da costa leste-oeste encontravam-se mais consolidados³⁶⁰.

Ressaltado o contexto de fortes antagonismos entre mazombos e mascates em meio ao qual se desenvolveram as guerras de conquistas dos sertões de fora, diante do qual nos foi possível destacar a forte influência e atuação dos interesses mercantis na capitania do Siará Grande em meio a Guerra do Açu, observados por meio da identificação de laços que ligavam agentes de destaque (como alguns capitães mores) que atuaram na capitania entre a última década do século XVII e a primeira do século XVIII à parcialidade mercantil do Recife; é preciso entender de que forma o exercício desta influência estabeleceu-se e integrou os sertões da capitania do Siará Grande como uma importante base para a formação e exercício do poder da elite mercantil do Recife nos sertões do gado entre o final do século XVII e as primeiras décadas do século XVIII; o que desenvolveremos na sequência desta discussão por meio de uma análise preferencialmente concentrada no processo de integração da bacia do Jaguaribe (que se converteu na maior e mais importante região de criatório da capitania) como um espaço de expansão da pecuária entre o final do século XVII e o início do XVIII.

3.1.3 A bacia do Jaguaribe e o enraizamento dos interesses mercantis do Recife nos sertões de fora

Se as disputas pelo acesso de membros da elite mascatal do Recife aos postos de destaque da câmara de Olinda correspondeu a uma das principais bases das disputas e dos antagonismos entre a açucarocracia mazomba e a mascataria predominantemente reinol do Recife entre o final do século XVII e o início do século XVIII; foi em grande medida por meio da prestação de serviços de caráter militar que os interesses mercantis do Recife expandiram-se pelos sertões do criatório e fortaleceram-se especialmente a partir do último quartel do século XVII, época em que se deram o acirramento das guerras de conquista nos sertões de fora.

Capitania cujos vínculos de subordinação a Pernambuco exerciam-se, entre outros aspectos, na dimensão militar, o Siará Grande correspondia a um território que, desde meados do século XVII, inseria-se na base de atuação das forças de defesa centradas na capitania de

³⁶⁰ Este entendimento justifica inclusive a manobra desenvolvida por Bernardo Vieira de Mello que logo após assumir o comando da capitania do Rio Grande e com o apoio da elite da capitania, levantou uma base fortificada no rio Açu, em época na qual já se havia decretado a criação do terço dos paulistas para atuar na região, atuação que, contudo, viria a concretizar-se somente poucos anos depois.

Pernambuco. Conforme destacamos, a guarnição da fortaleza sede da capitania e, muitas vezes, o seu comando, estiveram a cargo de sujeitos com fortes laços e vínculos com a capitania de Pernambuco, sujeitos cuja prestação de serviços militares na capitania do Siará Grande se dava em caráter temporário, no caso das tropas que faziam a guarnição do forte, pelo intervalo de um ano, período em que – conforme testemunho de João da Maia da Gama do início do século XVIII – aos serviços militares, geralmente associava-se o desempenho de atividades mercantis, o que nos leva a entender que a prestação de serviços militares na capitania do Siará Grande correspondeu a uma importante via para a inserção e difusão dos interesses mercantis do Recife na capitania do Siará Grande, que, em meio às guerras de conquista, configurou-se como uma importante base para o estabelecimento e difusão dos interesses mascatais nos sertões do gado.

Diante do explicitado, é preciso, portanto, ressaltar que a capitania do Siará Grande integrava o espaço de ação das tropas de linha sediadas em Pernambuco, o que fazia com que a prestação de serviços militares, por meio de espaços como as companhias de infantaria que guarneciam fortalezas como a de Nossa Senhora. da Assunção e dos Reis Magos – que conforme previamente destacado foram, por um grande período, guarnecidas por tropas oriundas de Pernambuco – tenham correspondido a uma importante base não somente para a difusão dos interesses mercantis do Recife no espaço de expansão da pecuária pelos sertões de fora, mas também na trajetória de muitos sujeitos que nela atuaram não somente para a constituição de bases de poder no espaço da pecuária, mas também na trajetória de ascensão econômica e social de indivíduos que, a despeito de terem atuado no espaço dos sertões de fora, estabeleceram-se e mantiveram suas principais bases na colônia assentadas no litoral açucareiro.

Um caso que exemplifica bem a forma como a prestação de serviços militares em capitanias subalternas como o Siará Grande e o Rio Grande correspondia a uma importante base para a inserção e ascensão (econômica e social) para sujeitos vinculados à comunidade mercantil estabelecida no Recife é a trajetória de serviços de Manoel Dias de Aguiar, identificado por George Felix Cabral de Souza como negociante no Recife na primeira metade do século XVIII que, no ano de 1738, foi definido como um “homem nobre e afazendado”³⁶¹ e que teria iniciado sua trajetória na colônia por meio do desempenho de serviços militares

³⁶¹ Os dados referentes a Manoel Dias de Aguiar que não estejam indicados de forma expressa encontram-se dispostos em: SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos & Mofatras: O grupo mercantil do Recife colonial** (c. 1654 – c. 1759). Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012. p. 535-536.

nas companhias de infantaria que atuavam nas guarnições das fortalezas das capitanias do Siará Grande e Rio Grande.

Nascido na ilha da Madeira no ano de 1690, Manoel Dias de Aguiar – ao solicitar ao rei, no ano de 1739, a confirmação da patente de capitão de infantaria de uma companhia de Sirinhaém, para a qual fora indicado pelo governador de Pernambuco – elenca uma lista dos serviços que teria prestado ao longo de mais de 28 anos pela qual sabemos que Manoel Dias de Aguiar iniciara seus serviços militares na colônia, com cerca de 20 anos de idade, como soldado na guarnição da fortaleza de Nossa Senhora da Assunção para a qual foi enviado no ano de 1711.

Pouco após sua chegada ao Siará Grande, Manoel Dias de Aguiar teria acompanhado o juiz ordinário da vila da capitania, em meio às forças que com ele teriam partido para reprimir uma revolta nos sertões de Icó. Em 1712, ainda na capitania do Siará Grande e sob o comando do coronel João de Barros Braga, teria atuado, sob ordens do governador de Pernambuco, na repressão de sujeitos acusados de “inconfidência”³⁶², vindo a atuar na sequência no forte do Iguape³⁶³.

Da capitania do Siará Grande, Manoel Dias de Aguiar foi promovido a sargento na guarnição do Rio Grande em 1714, onde prestou serviços ao longo de um ano, período no qual viajou por duas vezes a Pernambuco para recolher os soldos a serem pagos aos soldados da guarnição. A esta época Manoel Dias de Aguiar teria por vezes sustentado, de sua própria fazenda, a guarnição do Rio Grande em razão da ausência de pagamentos, o que demonstra que poucos anos após o início de sua atuação na colônia, em postos que lhe possibilitaram percorrer amplas regiões dos sertões de fora, já teria arregimentado cabedal suficiente para sustentar o pagamento de tropas.³⁶⁴

As indicações dos serviços prestados por Manoel Dias de Aguiar no início de sua trajetória na América portuguesa fazem deste sujeito um caso através do qual é possível vislumbrar como a atuação nas guarnições militares vinculadas a Pernambuco que atuavam

³⁶² Em razão do ano indicado e do comando ter partido do governador de Pernambuco, acreditamos que os ditos “inconfidentes” se tratem de sujeitos que atuaram nas alterações de Pernambuco que, em razão das repressões movidas pelo governador de Pernambuco, tenham refugiado-se nos sertões.

³⁶³ A despeito de não termos referência acerca da existência da fortificação indicada, supomos que o “forte do Iguape” corresponda a algum pequeno fortim situado na ponta de uma pequena enseada localizada em Iguape, (praia do município de Aquiraz-CE), cuja existência alude-se a partir da toponímia da “Praia do Presídio” vizinha à “Praia do Iguape”; “presídio” cuja existência justificaria-se para a vigília da dita enseada que configurava-se como o ancoradouro mais próximo à localidade de Aquiraz que, durante o primeiro quartel do século XVIII, disputou com a localidade do Forte a sede da única vila até então existente na capitania do Siará Grande.

³⁶⁴ Os dados referentes aos serviços de Manoel Dias de Aguiar encontram-se em [ant. 1739, novembro, 24] REQUERIMENTO do capitão de Infantaria da Ordenança de Sirinhaém, Manoel Dias de Aguiar, ao rei [D. João V], pedindo confirmação da carta patente. Anexo: 1 doc. AHU_CU_015, Cx. 55, D. 4760.

nos sertões da pecuária, poderia se configurar como bases importantes na trajetória de inserção e ascensão social de alguns sujeitos que se fizeram elite em Pernambuco por meio de um processo que, entre outros elementos, conjugava a prestação de serviços militares nos sertões à atuação mercantil, que entendemos como uma das bases de constituição de redes mercantis centradas no Recife que se expandiram para os sertões da pecuária à época das guerras de conquista.

Ao considerarmos a origem de Manoel Dias de Aguiar – um jovem ilhéu recém chegado na colônia, alguém, portanto, desprovido à época de sua chegada de relações familiares e patrimoniais com a elite da terra – e sua capacidade econômica em garantir o sustento de tropas, poucos anos após o início de sua atuação no espaço colonial; entende-se que o potencial econômico de Manuel Dias de Aguiar, a despeito de não ser mencionado em fontes, provavelmente, tenha sido adquirido em meio ao desempenho atividades mercantis desenvolvidas de forma conjunta às atividades militares que então desempenhou em seus primeiros anos na colônia nos sertões da pecuária, atividades para as quais, muito provavelmente, tenha contado com a intercessão e financiamento por parte de algum negociante estabelecido no Recife, o que é possível de ser identificado, com certos detalhes, no caso de João Batista Pereira.

Com base em informações passadas ao Conselho Ultramarino, identifica-se que no ano de 1705 o então sargento João Batista Pereira, acumulava uma ficha de serviços desempenhados ao longo de 22 anos que aponta sua atuação na Guerra dos Palmares, na Guerra do Açu, e a prestação de serviços na capitania do Siará Grande, onde atuou com o posto de ajudante e tenente da fortaleza de Nossa Senhora da Assunção. A despeito da não identificação dos anos em que teriam se dado sua atuação na capitania do Siará Grande, referências a alguns destes serviços nos possibilitam identificar que, em grande medida, seu período de atuação na capitania teria se dado a partir da década de 1690³⁶⁵.

Na capitania do Siará Grande, João Batista Pereira teria trabalhado nas “fortificações que se fizeram na capitania”, o que nos leva a acreditar que tenha atuado na construção do presídio de São Francisco Xavier, levantado sob o comando do então capitão mor do Siará Grande, Pedro Lellou, na região do baixo Jaguaribe no ano de 1696. Na sua ficha de serviços, identifica-se também, que à época em que esteve no Siará Grande, João Batista Pereira teria participado da expedição de “descoberta” do rio Parnaíba, ocorrida em

³⁶⁵ Todas as referências aos serviços militares prestados por João Batista Pereira encontram-se em: [post. 1705, outubro, 20, Lisboa] INFORMAÇÃO do [Conselho Ultramarino] sobre os serviços do sargento João Batista Pereira, desde 1682 até 1705, na capitania de Pernambuco. AHU_CU_015, Cx. 22, D. 2000.

1699 sob o comando do então capitão mor do Siará Grande Francisco Gil Ribeiro³⁶⁶, e que configura-se como uma das bases para expansão da influência da capitania do Siará Grande, em meio às guerras de conquista, sobre a região do baixo Parnaíba, em cujas proximidades se estabeleceria o limite costeiro da capitania do Siará Grande, capitania que, ao longo dos século XVIII, configurou-se como base a partir da qual, interesses associados à comunidade mercantil do Recife, exerceriam uma forte influência sobre parcela da porção norte da capitania do Piauí³⁶⁷.

De acordo com dados apresentados por José Antonio Gonsalves de Mello, é possível identificar que João Batista Pereira, à época em que esteve na capitania do Siará Grande, desenvolveu atividades mercantis a partir de suas relações como correspondente do já mencionado Antonio Fernandes de Matos, grande promotor de construções de naturezas civil, militar e religiosa que refletiam a emergência econômica da praça do Recife nas últimas décadas do século XVII e que era, àquela época, uma das figuras de maior destaque da comunidade mercantil de Pernambuco.

Conforme Gonsalves de Mello, Antonio Fernandes de Matos: “[...] possuía gado no Ceará, desde, pelo menos, 1696, quando remeteu para ali, fazendas, facas e machados cujo produto da venda foi em parte pago em gado”³⁶⁸. O trato envolvendo envio de fazendas e ferramentas a seu correspondente no Siará Grande (o ajudante João Batista Pereira)³⁶⁹, e seu pagamento em gado no ano de 1696, resultou para Antonio Fernandes de Matos na formação de um rebanho composto por: “[...] 48 vacas a 3\$, 11 novilhas a 2\$, 1 garrote a 1\$680, 3 garrotas a 1\$600, 4 garrotas e 1 garrote a 1\$, 1 cavalo a 12\$, 1 égua a 7\$500, os quais foram ‘assituados’ em local não indicado por quatro índios que os assistiram durante um mês recebendo de paga 3\$840”³⁷⁰.

³⁶⁶ A despeito de João Batista Pereira não fazer referência nem a data nem a Francisco Gil Ribeiro, somente ao fato de ter participado da expedição de “descoberta do rio Parnaíba” foi possível identificar que no ano de 1699, Francisco Gil Ribeiro, à época capitão mor do Siará Grande, esteve a frente de uma expedição para descoberta do rio Parnaíba, certamente a expedição mencionada em meio aos serviços prestados por João Batista Pereira. ver: [post. 1708, Janeiro, 26] REQUERIMENTO de Francisco Gil Ribeiro ao rei [D. João V], a pedir o ofício de tabelião do Público Judicial e Notas e escrivão da Câmara e mais anexos da capitania do Ceará. Anexo: documentos comprovativos. AHU-CEARÁ, cx. 1, doc. 59. AHU_CU_006, Cx. 1, D. 52.

³⁶⁷ Até meados do século XIX, os limites costeiros entre o Ceará e o Piauí, encontravam-se estabelecidos nas proximidades do delta do Parnaíba, de forma que grande parte do que atualmente corresponde ao litoral do Piauí, pertenceu até meados do século XIX ao Ceará.

³⁶⁸ MELLO, José Antonio Gonsalves de. **Um Mascate e o Recife: A vida de Antonio Fernandes de Matos no período de 1671-1701**. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1981. p. 83.

³⁶⁹ A referência que o trato que envolveu o envio de mercadorias ao Siará Grande por parte de Antonio Fernandes de Matos e o pagamento no ano de 1696 em gado se deu com o ajudante João Batista Pereira encontra-se disposta: MELLO, *op.cit.*, p. 75.

³⁷⁰ *Ibid.*, p. 83.

A observância dos interesses de Antonio Fernandes de Matos na capitania do Siará Grande, não se restringia, contudo, a seus vínculos com o ajudante João Batista Pereira pois em meio à documentação referente a Matos analisada por Gonsalves de Mello, há também um recibo do ano de 1700, passado por Manuel Vieira Brandão:

[...] datado do Ceará 30 de setembro, referente a ‘hum pouquo de gado vacum’ pertencente a Matos, que este lhe entregara ‘para o eu criar de partida junto com outro que já tinha em meu poder o dito Senhor’; e do ano seguinte, ocorre outro recibo da mesma pessoa datado do Ceará 10 de agosto de 1701, relativo a 3 bestas e um partido de gado vacum pertencente a Matos.³⁷¹

Manuel Vieira Brandão que, assim como João Batista Pereira, atuou em parceria com Antonio Fernandes de Matos no desenvolvimento da pecuária na capitania do Siará Grande, é identificado poucos anos após a emissão dos recibos indicados acima como beneficiário de uma sesmaria passada pelo capitão mor João da Mota, o que demonstra a consolidação de seu estabelecimento como criador de gado nos sertões da capitania do Siará Grande poucos anos após as referências acima apresentadas. Por meio do pedido, feito a 20 de novembro de 1705, que conferiu a Manuel Vieira Brandão a posse em sesmaria de terras situadas na região do rio Sitiá, (afluente do principal tributário do rio Jaguaribe: o rio Banabuiú), sabemos que Manuel Vieira Brandão era:

[...] morador nesta Capitania [do Siará Grande] que há muitos annos que elle suplicante abita na ribeira de jaguaribe tendo camtidade de gados assim vacuns como cavallares os coaes trás por terras alheias as coaes nem dearenDamento as acha resebendo muitas percas dos ditos seus gados³⁷²

O pedido feito por Manuel Vieira Brandão indica que seu estabelecimento e atuação na expansão do criatório na bacia do Jaguaribe, onde atuara em parceria com Antonio Fernandes de Matos, era anterior a 1705, ano no qual efetuou o pedido de sesmaria, época que, segundo indicado na solicitação, caracterizava-se como um período que localmente foi marcado pela indisponibilidade de terras para arrendamento em regiões já ocupadas, o que revela um contexto marcado pela franca expansão das atividades do criatório e das fronteiras da pecuária na região, que se refletia na ampliação das concessões de sesmarias na capitania do Siará Grande na primeira década do século XVIII, concessões estas especialmente

³⁷¹ MELLO, José Antonio Gonsalves de. **Um Mascate e o Recife**: A vida de Antonio Fernandes de Matos no período de 1671-1701. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1981. p. 83.

³⁷² Data de sesmarias Nº 55. Vol.01 In: Datas de Sesmarias do Ceará e Índices das datas de sesmarias: digitalização dos volumes editados nos anos de 1920 a 1928 (org.). Arquivo Público do Estado do Ceará. Fortaleza: Expressão Gráfica/ Wave Media. 2006.

concentradas na região da bacia do Jaguaribe, onde Manuel Vieira Brandão indicava residir e atuar no ano de 1705.

O trato mantido entre Antonio Fernandes de Matos e estes dois sujeitos que atuaram no Siará Grande como representantes de seus interesses na capitania, evidencia algumas das formas de organização das redes de relações de exploração mercantil e investimento na crescente economia de pecuária que serviram de base para o estabelecimento de vínculos entre agentes baseados no Recife e sujeitos que atuavam sertões da capitania do Siará Grande; redes que garantiram a inserção e o fortalecimento dos interesses mercantis do Recife nos sertões do gado no contexto das guerras de conquista, possíveis de serem observados, também, no caso da família Correia Vieira, um interessante exemplo que aponta para vínculos estabelecidos entre negociantes do Recife e parte da elite terratenente que se formava nos sertões da capitania do Siará Grande em meio à conjuntura das guerras de conquista no início do século XVIII com base no domínio de terras recebidas em sesmarias.

Dentre os oficiais do regimento da ribeira do Jaguaribe – força de natureza auxiliar formada na capitania do Siará Grande no contexto de expansão das conquistas – comandado, no início do século XVIII, pelo coronel João de Barros Braga, encontrava-se o capitão Pascoal Correia Vieira. Natural de Povia de Lanhoso, no norte de Portugal, Pascoal Correia Vieira nem mesmo tinha 20 anos quando solicitou, no ano de 1705, ao capitão mor João da Mota, sua primeira sesmaria, situada na ribeira do Jaguaribe³⁷³ um marco de referência do início de seu estabelecimento na capitania do Siará Grande, que viria a ser fortalecido por meio do acesso a mais terras e das relações familiares e de negócios por ele estabelecidas que viriam a fortalecer seu poder na região, com especial destaque na área do rio Banabuiú, onde fixou residência.

Pascoal Correia Vieira era um dentre três irmãos que, migraram do reino e estabeleceram-se na América portuguesa entre o final do século XVII e o início do século XVIII. O mais novo dos três, Vitoriano Correia Vieira, estabeleceu-se, assim como seu irmão Pascoal, na ribeira do Banabuiú, e foi beneficiado ao longo de sua vida com duas sesmarias: a primeira no riacho Trussu da ribeira do Jaguaribe no ano de 1713 (quando tinha 22 anos) em pedido feito juntamente com seu irmão Pascoal e outros dois requerentes³⁷⁴; a segunda, no ano de 1736 de terras na ribeira do Banabuiú, área na qual o irmão mais velho, João Correia

³⁷³ Pascoal Correia Vieira nasceu em 1686, do que resulta que, quando solicitou terras em sesmaria na ribeira do Jaguaribe em 23/11/1705 juntamente com Manuel de Sousa Cerne, não teria ainda completado 20 anos. Para dados referentes à esta concessão consultar na plataforma SILB a sesmaria sob a referência CE0059. Ver: <http://www.silb.cchla.ufrn.br/> Acesso em: 12. mai. 2018.

³⁷⁴ Vitoriano Correia Vieira nasceu em 1691. Para dados referentes à esta concessão consultar na plataforma SILB a sesmaria sob a referência CE0479. Ver: <http://www.silb.cchla.ufrn.br/> Acesso em: 12. mai. 2018.

Vieira, também recebera terras no ano de 1708, doadas pelo capitão mor Gabriel da Silva Lago.

Se Pascoal e Vitoriano se estabeleceram na capitania do Siará Grande, João Correia Vieira vivia no Recife onde atuava como negociante³⁷⁵. Nascido em 1673, portanto, bem mais velho do que Pascoal e Vitoriano; a grande diferença de idade entre os irmãos, o fato de João já encontrar-se estabelecido no Recife no início do século XVIII, associado à pouca idade de Pascoal no início de sua atuação no processo de conquista da ribeira do Jaguaribe (que certamente antecedeu a sua primeira solicitações de sesmaria em 1705); nos levam a entender que João Correia Vieira trouxe seus irmãos mais novos do reino, sendo, provavelmente, o financiador das ações militares em que Pascoal atuou ao ser inserido nas forças comandada pelo coronel João de Barros Braga que atuavam na conquista da ribeira do Jaguaribe no início do século XVIII. O financiamento e a participação direta nas guerras de conquista teriam, assim, garantido aos Correia Vieira uma base para a exploração mercantil das atividades de criatório que vinculariam o irmão mais velho (negociante no Recife) aos mais novos, que se estabeleceram nos sertões do Jaguaribe como senhores de terras e criadores de gado.

A associação entre os Correia Vieira da capitania do Siará Grande e o setor mascatal do Recife é reforçada na medida em que a terceira e última sesmaria recebida por Pascoal, em 1723, na região do rio Sitiá, foi pedida em parceria com Domingos Ribeiro de Carvalho, negociante que, no ano de 1749, era elencado como dono de uma fábrica de atanados no Recife³⁷⁶. Ao identificarmos no pedido que os suplicantes indicam ocuparem as terras solicitadas desde 1718, e que George de Souza indica que Domingos Ribeiro de Carvalho teria chegado ao Recife por volta de 1722, entende-se que as terras pedidas seriam ocupadas, desde 1718, unicamente por Pascoal que, neste pedido, associou-se a Domingos Ribeiro de Carvalho no pedido de terras nos sertões da ribeira do Jaguaribe pouco após o estabelecimento no Recife de seu parceiro de pedido.

A parceria entre os requerentes, provavelmente, envolvia interesses associados ao desenvolvimento das atividades de beneficiamento de couros que vivenciaram uma franca expansão em Pernambuco a partir do início do século XVIII e que tiveram em Domingos Ribeiro de Carvalho uma figura de destaque, pois sua unidade de produção de atanatos era aquela que, em 1749, contava com o mais numeroso plantel de cativos dentre todas as

³⁷⁵ Para dados acerca de João Correia Vieira ver: SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos & Mofatras: O grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 – c. 1759)**. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012. p. 448-449.

³⁷⁶ Sobre Domingos Ribeiro de Carvalho ver: SOUZA, *op.cit.*, p. 405-406.

unidades de beneficiamento de couros então existentes em Pernambuco, somando um total de 49 escravizados que nela atuavam³⁷⁷.

A localização da sesmaria indicada, que se situava nas cabeceiras do rio Sitiá, nos leva a supor que provavelmente foi na região das terras pedidas em parceria com Domingos Ribeiro de Carvalho no ano de 1723, que Pascoal Correia Vieira efetivamente tenha estabelecido sua residência na capitania, pois foi no extremo oposto do curso deste rio, (mais propriamente na região da barra do Sitiá, onde este rio deságua no rio Banabuiú), que Pascoal Correia Vieira mandou erigir a igreja de Nossa Senhora da Conceição da Barra, cuja construção, iniciada em 1719, reflete o enraizamento de seus interesses na região do rio Sitiá nos sertões da capitania do Siará Grande; pois foi na capela mor desta igreja que sua esposa, Ponciana de Souza Barbalho (e provavelmente o próprio Pascoal) foi sepultada³⁷⁸.

**Imagem 2 – Igreja de Nossa Senhora da Conceição da Barra do Sitiá
(Banabuiú-CE)**



Foto do autor em: 19/07/2018

³⁷⁷ MOURA, Alex da Silva. **O beneficiamento do couro e seus agentes na capitania de Pernambuco (1710 - 1760)** 2014. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2014. p. 55.

³⁷⁸ Nos registros do livro de assentos da Igreja da Barra do Sitiá, consta o registro de sepultamento de Ponciana de Souza Barbalho nos seguintes termos: “*Aos dez de Fevereiro de mil sete centos e setenta e um nesta Capela de Nossa Senhora da Conceição da Barra do Sitiay Filial da Matriz de Santo Antonio de Quixeramobim na Capela Mor dei Sepultura a Ponciana de Souza Barbalho morreu com os Sacramentos da Penitencia Euchristia, e Extrema Unssam foy amortalhada com abito de Nossa Senhora do Monte do Carmo fiz Testamento teria oitenta annos pouco mais ou menos no que fiz este aSento*”

Ponciana de Souza Barbalho – bem como Maria Pessoa da Silva, sua sobrinha que se casou com Vitoriano Correia Vieira – era membro da família Monte, grupo familiar com origens na região do baixo São Francisco que se estabeleceu na região do Jaguaribe e que se notabilizou no início do século XVIII pelos conflitos em meio aos quais antagonizaram com os Feitosa, outro grupo familiar que também se destacou na capitania do Siará Grande pelo grande poder que arregimentou por meio do controle de vastas extensões de terra; conflitos que movimentaram a capitania do Siará Grande nas primeiras décadas do século XVIII. Entende-se assim que o poder dos Correia Vieira, também foi fortalecido nos sertões da pecuária por meio de alianças matrimoniais estabelecidas pelos dois irmãos mais novos na capitania do Siará Grande, com membros de um importante grupo familiar que compunha a elite terratenente em formação na capitania do Siará Grande no início do XVIII.

Com atuação de destaque no contexto das guerras de conquistas e de montagem, organização e expansão da economia de criatório na ribeira do Jaguaribe, a família Correia Vieira tem sua inserção na capitania do Siará Grande no início do século XVIII, em parte, devida aos laços estabelecidos entre seus integrantes com o coronel João de Barros Braga, de cujo regimento, Pascoal Correia Vieira foi capitão, patente que supomos ter sido alcançada pela intermediação de seu irmão mais velho, João Correia Vieira, com quem João de Barros Braga, provavelmente, manteria estreitas relações.

Filho de Antonio de Barros – reinol que, no ano de 1678, foi nomeado capitão de Infantaria do Terço da Bahia e que durante sua atuação na colônia teria adquirido méritos junto a Governadores Gerais e aos Jesuítas, vindo a ascender aos postos de Sargento Mor e Mestre de Campo do terço de Infantaria da Bahia³⁷⁹ – João de Barros Braga estabeleceu-se no final do século XVII, na capitania do Siará Grande, onde projetou seus interesses ao longo do processo de conquista e formação territorial da capitania, consolidando-se como uma das figuras de maior poder e influencia no Siará Grande nas primeiras décadas do século XVIII. A importância do papel desempenhado por João de Barros Braga na capitania, (com especial destaque na região do Jaguaribe) se expressa no fato de que o início sua atuação no processo de conquista dos sertões pode ser remontado à prestação de apoio ao padre oratoriano João da Costa no aldeamento dos índios paiacu no Jaguaribe pois, conforme João de Barros Braga:

[...] ano de 1696 se valeu da sua pessoa o missionário o padre João da Costa para aldear o gentio Paiacu achando-o rebelde com os moradores que com temor daquele

³⁷⁹ As informações referentes a Antonio de Barros, constam em um comentário feito à uma documentação referente a João de Barros Braga contida na coleção de documentos Professor Limério Moreira disponíveis no Arquivo Público do Estado do Ceará. Ver: APEC. Coleção de documentos doados ao Arquivo Público do Estado do Ceará pelo Professor Limério Moreira da Rocha. p. 241

gentio fugiam para o domesticar, o ajudou e amparou e para se fazerem as pazes levou os tapuias ao Ceará sustentando quase todos em sua casa, entregando-lhe roças inteiras e matando-lhes rezes, conduzindo depois com gente ao dito padre, buscando todo o necessário para ornamento da igreja³⁸⁰

Pelo relato, entende-se que no final do século XVII João Barros Braga encontrava-se estabelecido na região do Ceará, onde tinha terras nas quais os índios paiacu foram concentrado para o estabelecimento de alianças que garantiriam seu aldeamento na ribeira do Jaguaribe sob o comando do padre João da Costa, o que expressa os laços entre João de Barros Braga e o padre oratoriano que viria a se converter na principal liderança da Congregação do Oratório e, conforme destacamos, foi um dos mentores da reação mascatal nas alterações de Pernambuco.

Na sequência do aldeamento dos índios paiacu, a expansão da influência de João de Barros Braga sobre a região do Jaguaribe na fase inicial da intensificação do processo de conquista, também se evidencia por meio de ações por ele desenvolvidas no presídio de São Francisco Xavier que, em função de avarias decorrentes de chuvas, foi reformado no ano de 1698 por meio da ação e financiamento de João de Barros Braga, que também doou ao presídio carro e bois para a condução de munições e mantimentos e no ano seguinte financiou e atuou no levantamento de um arraial e igreja na região. Estes serviços repercutiriam em seu provimento na patente de capitão da cavalaria da Ordenança do distrito da ribeira do Jaguaribe, posto no qual foi confirmado pelo rei em carta patente passada a 02 de setembro de 1699; e poucos anos depois no provimento ao posto de coronel de cavalaria da ribeira do Jaguaribe, cuja carta patente passada pelo rei a 30 de abril de 1703, confirmava-lhe no posto da máxima autoridade das forças de natureza auxiliar que atuavam na ribeira do Jaguaribe.

Os aspectos destacados, quando associados à grande quantidade de terras que João de Barros Braga recebeu em sesmarias no Siará Grande, indicam o lugar de proeminência ocupado por este sujeito na capitania no início do século XVIII, o que o torna uma figura de referência para entendemos a força da inserção dos interesses mercantis do Recife nos sertões da capitania do Siará Grande em meio à conjuntura das guerras de conquista dos sertões.³⁸¹

³⁸⁰ CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. João V, sobre a nomeação de pessoas para o cargo de capitão-mor do Rio Grande do Norte, por 3 anos. Resolução a nomear João de Barros Braga, a 5 de Maio de 1730. In: ALVEAL, Carmen Margarida Oliveira; OLIVEIRA, Leonardo Paiva de. **Capitão Mor**: nomeações para o governo do Rio Grande (1667-1781). Natal: Flor do Sal, 2016. p. 150. Todas as informações referentes aos serviços prestados por João de Barros Braga que não se encontrem especificadas, tem a fonte indicada nesta nota a sua referência.

³⁸¹ Para ambos os postos, João de Barros Braga foi provido pelo governador de Pernambuco, Fernando Martins Mascarenhas de Lancastro, recebendo posteriormente a confirmação régia mediante carta patente. Para as cartas patentes passadas pelo rei que confirmaram a concessão das duas patentes a João de Barros Braga ver: “Carta Patente do posto de Capitão da Cavalaria da Ordenança do Distrito da Ribeira do Jaguaribe passada a João de Barros Braga” In: APEC. Coleção de documentos doados ao Arquivo Público do Estado do Ceará

Conforme levantamento dos registros de sesmarias, foi possível identificar que João de Barros Braga, entre os anos de 1700 e 1722 foi beneficiário de um total de 13 sesmarias no Siará Grande, o que fez dele um dos sesmeiros que mais terras recebeu na capitania.³⁸²

Alguns dados referentes às sesmarias recebidas por João de Barros Braga serviram de base para a elaboração do quadro 5 (disposto abaixo) por meio do qual nos propomos a desenvolver uma análise sobre a atuação deste sujeito no contexto das conquistas territoriais e de montagem de um espaço de pecuária na capitania do Siará Grande, que nos levam a entender que este processo foi fortemente influenciado pelos interesses mascatais do Recife.

pelo Professor Limério Moreira da Rocha. p. 118-119.; “Carta Patente do posto de Coronel passada a João de Barros Braga” In: APEC. Coleção de documentos doados ao Arquivo Público do Estado do Ceará pelo Professor Limério Moreira da Rocha. p. 167-168.

³⁸² Conforme levantamento de dados sobre as sesmarias da capitania do Siará Grande efetuado por Thomaz Pompeu Sobrinho, João de Barros Braga fica atrás no número de sesmarias recebida na capitania do Siará Grande apenas de Lourenço Alves Feitosa (que recebeu 22) e de José Bernardo Uchoa (que recebeu 14). No levantamento de Pompeu Sobrinho foram identificadas um total de 11 sesmarias concedidas a João de Barros Braga, contudo, nosso levantamento, além destas 11 incluiu 02 sesmarias no Siará Grande a ele passadas em Pernambuco. Ver: POMPEU SOBRINHO, Thomaz. Sesmarias Cearenses, distribuição geográfica. Fortaleza: Sudec, 1979. p. 106

Quadro 5 – Dados Referentes às sesmarias recebidas por João de Barros Braga na capitania do Siará Grande (1700-1722)

	Requerente(s)	Data da concessão	Região da sesmaria	Autoridade que concedeu
01	João de Barros Braga	29/10/1700	Rio do Bonhu (atual Palhano) Baixo Jaguaribe	X
02	João de Barros Braga	16/08/1702	Rio Acaraú	Fernando Martins Mascarenhas de Lencastro Governador de Pernambuco
03	João de Barros Braga	15/07/1704	Rio Quixeré Baixo Jaguaribe	Jorge de Barros Leite Capitão Mor do Siará Grande
04	Rodrigo do Lago João de Barros Braga (Coronel), Antonio Pereira da Cunha (Capitão) Domingos Pereira da Silva (Coronel) Leonardo de Sá (Coronel) Cosme Pereira Façanha, Pedro de Souza (Capitão) Gaspar de Souza Maria Pereira da Silva Gregório de Figueiredo Simão Ferreira Frei Manuel de São Gonçalo (Prior de NS do Carmo de Goiana) Serafim Dias Antonio José da Cunha	16/06/1706	Riacho dos Porcos (Sertão dos Cariris) Bacia do Rio Salgado	Gabriel da Silva Lago Capitão Mor do Siará Grande
05	Maria Pereira da Silva Cosme Pereira Façanha (Almoxarife da Fazenda Real de Pernambuco) João de Barros Braga (Coronel)	13/07/1706	Rios Curu, Banabuiu e sobras do Jaguaribe	Gabriel da Silva Lago Capitão Mor do Siará Grande
06	José do Vale de Abreu João de Barros Braga (Coronel) Catarina Ferreira de Viveiros Domingos da Costa de Araújo (Capitão Mor)	14/10/1706	Rio Quixeramobim (Bacia do rio Banabuiu)	Gabriel da Silva Lago Capitão Mor do Siará Grande
07	João de Barros Braga (Coronel) Maria Pereira da Silva Serafim Dias José Rodrigues de Carvalho José do Vale de Abreu Antonio Pereira Façanha Cosme Pereira Façanha (Almoxarife da Fazenda Real de Pernambuco)	12/10/1706	Rio Banabuiú (Bacia do rio Banabuiu)	Gabriel da Silva Lago Capitão Mor do Siará Grande

08	José do Vale de Abreu João de Barros Braga (Coronel)	12/10/1706	Rio Quixeramobim (Bacia do rio Banabuiu)	Gabriel da Silva Lago Capitão Mor do Siará Grande
09	Rodrigo da Costa de Araújo (capitão) Dona Catarina do Lago Francisco Alberto João de Barros Braga (Coronel) João de Almeida pode tratar-se de um cunhado de Gabriel da Silva Lago)	13/11/1706	Da costa para o sertão entre o rio Acaraú e Parnaíba	Gabriel da Silva Lago Capitão Mor do Siará Grande
10	João de Barros Braga (Coronel) na qualidade de herdeiro de seu filho Timóteo do Vale Estevão de Souza Palhano João da Costa Silva João da Costa Monteiro (Sargento Mor)	09/07/1707	Rio do Bonhu (atual Palhano) Ribeira do Jaguaribe	Gabriel da Silva Lago Capitão Mor do Siará Grande
11	João de Barros Braga (Coronel)	26/05/1716	Rio e Serra de Quixeré Baixo Jaguaribe	Manuel da Fonseca Jaime Capitão Mor do Siará Grande
12	João de Barros Braga	25/06/1722	Riacho do Sangue Médio Jaguaribe	Manuel Francês Capitão Mor do Siará Grande
13	João de Barros Braga (Coronel) Domingos Alves Esteves (Tenente Coronel)	28/07/1722	Serras do Icó Ribeira do Jaguaribe	Manuel Francês Capitão Mor do Siará Grande

Fonte: Os dados das sesmarias **01** e **02** encontram-se na plataforma SILB sob as referências: “CE 0316” e “CE0033”. Ver: <http://www.silb.cchla.ufrr.br>. Acesso em: 22. mai. 2018. Os dados referentes às demais foram coletados nos livros de Datas de Sesmarias do Ceará sob os seguintes números de registro e volume da coleção: **03** N° 17. Vol.10; **04** N° 105. Vol.02, **05** N° 178. Vol.03; **06** N° 166. Vol.03; **07** N° 167. Vol.03; **08** N° 168. Vol.03; **09** N° 172. Vol.03; **10** N° 236. Vol.04; **11** N° 33. Vol.10; **12** N° 30. Vol.11; **13** N° 44. Vol.11. Ver: Datas de Sesmarias do Ceará e Índices das datas de sesmarias: digitalização dos volumes editados nos anos de 1920 a 1928 (Org.). Arquivo Público do Estado do Ceará. Fortaleza: Expressão Gráfica/ Wave Media. 2006.

Filho de um pai cuja atuação na colônia concentrou-se na Bahia a atuação de João de Barros Braga na capitania do Siará Grande, entre os últimos anos do século XVII e as primeiras décadas do século XVIII, evidencia, contudo, os fortes laços por ele mantidos com sujeitos estabelecidos e vinculados à capitania de Pernambuco, de onde se entende que tenha se dado sua partida para a capitania do Siará Grande.

Apesar das evidências de sua trajetória conferirem-lhe um perfil de poder econômico fortemente associado à posse e controle do acesso a terras nas áreas de expansão da pecuária da capitania do Siará Grande e de não termos indicações de que João de Barros Braga tenha tido uma trajetória marcada pelo desempenho (em caráter pessoal) de atividades mercantis – o que, a despeito dos antagonismos entre “produção” e “comércio” vivenciado à época no Nordeste Açucareiro, é preciso destacar, que não necessariamente correspondessem a perfis excludentes no contexto da conquista e formação das novas regiões de criatório como era o caso do Siará Grande no período – as relações por ele estabelecidas ao longo de sua trajetória nos levam a entender que João de Barros Braga foi uma figura fortemente associada à difusão dos interesses mercantis da praça do Recife na capitania do Siará Grande no contexto de formação de um espaço da pecuária que, mais do que unicamente organizado na dimensão político-militar das capitanias, que ampliavam suas bases territoriais em meio as processos de conquista dos sertões, movidos a partir das várias frentes de expansão, também se organizava institucionalmente a partir de disputas que se expressavam em dimensões de natureza fiscal, judicial e eclesiástica que, em termos espaciais, não necessariamente organizavam-se em bases territoriais correspondentes aos espaços das capitania (sejam estas capitanias gerais ou capitanias subalternas) em que viriam a se subdividir ao longo do século XVIII a ampla região de criatório dos Sertões do Norte.³⁸³

Com base nos dados referentes às 13 sesmarias recebidas por João de Barros Braga, elaboramos o quadro 5 no qual destacamos: as regiões das terras concedidas, as datas de concessão, autoridades que concederam as sesmaria, e os nomes daqueles que solicitaram terras junto com João de Barros Braga; referenciais a partir dos quais nos propomos a analisar a amplitude e as dinâmicas de atuação de João de Barros Braga no Siará Grande ao longo do primeiro quartel do século XVIII, bem como as relações por ele estabelecidas com alguns

³⁸³ Sobre a questão de conflitos e disputas jurisdicionais relacionados ao processo de formação dos sertões do Norte tomando como principal referência a conformação dos limites que envolviam a separação entre o Estado do Brasil e o Estado do Maranhão e Grão-Pará a partir dos territórios correspondentes às capitanias do Siará Grande e São José do Piauí ver: ROLIM, Leonardo Candido. **A Rosa dos Ventos dos Sertões do Norte: dinâmicas do território e exploração colonial (c.1660- c.1810)**. 2019. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

sujeitos que nos possibilitam associar sua atuação na capitania à expansão dos interesses mascatais do Recife no Siará Grande em um contexto de forte antagonismo entre mazombos e mascates no Nordeste Açucareiro que se ampliava em meio ao processo de expansão da pecuária nos sertões de fora.

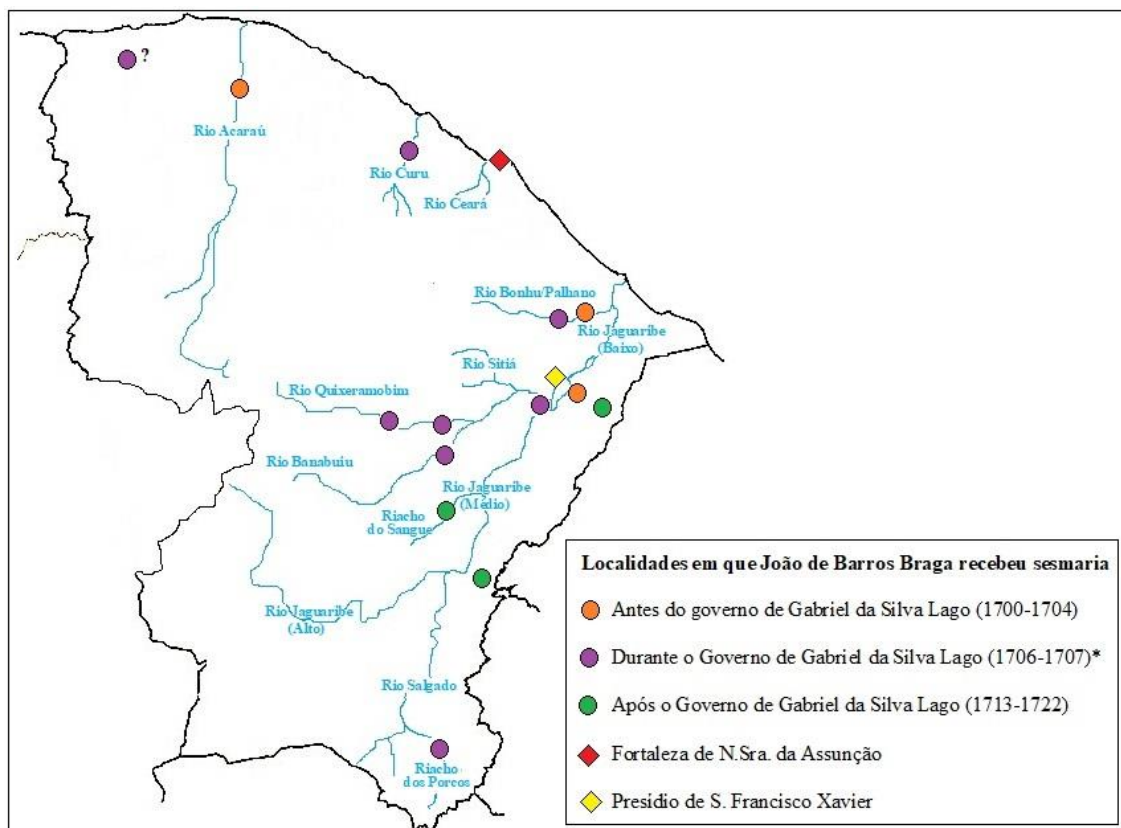
Ao observarmos as regiões em que João de Barros Braga recebeu sesmarias, percebe-se que seus interesses por terra encontraram-se muito bem distribuídos no espaço que, a partir do processo de conquista, conformaria as bases dos limites territoriais da capitania do Siará Grande. Além de requerer terras nos rios Curú, Acaraú, e terras que conforme os referenciais imprecisos nela indicados situavam-se entre os rios Acaraú e Parnaíba, João de Barros Braga solicitou uma grande quantidade de terras na ribeira do Jaguaribe sobre a qual estendia-se sua autoridade como coronel de cavalaria, terras distribuídas em várias sub-regiões, com o baixo e o médio Jaguaribe, e das sub-regiões dos dois principais afluentes do Jaguaribe, o rio Banabuiú (situado na porção central da capitania) e do rio Salgado (situado na porção sudeste da capitania).

Ao analisarmos os períodos de concessão e as autoridades que concederam sesmarias a João de Barros Braga, salta aos olhos o fato de que, das 13 sesmarias por ele recebidas, 07 correspondem a terras a ele doadas em um período de menos de treze meses pelo capitão mor Gabriel da Silva Lago e que estas 07 sesmarias – à exceção da última dentre todas aquelas recebidas por João de Barros Braga, em julho de 1722, em pedido feito em parceria com o tenente coronel Domingos Alves Esteves – foram os únicos pedidos que João de Barros Braga fez em parceria com outros requerentes.

Ao associarmos o fato de que o capitão mor Gabriel da Silva Lago tinha fortes vinculações com a comunidade mascatal do Recife – o que no contexto de embates que movimentavam Pernambuco entendemos que tenderia repercutir em um maior direcionamento destas concessões de sesmarias em favor dos interesses deste grupo – ao entendimento de que os pedidos coletivo de terras correspondem a indicativos de vínculos de associação entre os requerentes que, para além do pedido conjunto, em princípio, tenderiam a estender-se a uma parceria (mesmo que momentânea) para a ocupação e exploração inicial das terras solicitadas conjuntamente, entende-se que a identificação de alguns dos sujeitos que solicitaram terras em parceria com João de Barros Braga, corresponde a um referencial acerca de vínculos que expressam parcela dos interesses representado pelo coronel do regimento de cavalaria do Jaguaribe em meio à conjuntura de fortes disputas pelo acesso à terra que marcou o governo do capitão mor Gabriel da Silva Lago e que se expressam na ampla quantidade de

sesmarias por ele doadas e nas disputas entre este capitão mor e o Desembargador Cristovão Soares Reimão, enviado ao Siará Grande em razão de conflitos fundiários relacionados a irregularidades nas doações de terras.

Mapa 9 – Sesmarias recebidas por João de Barros Braga³⁸⁴



Fonte: Mapa elaborado pelo autor

Sobre os companheiros de pedido das sesmarias recebidas por João de Barros Braga à época do governo do capitão mor Gabriel da Silva Lago, iniciamos por ressaltar alguns companheiros de pedido que, a despeito da falta de dados mais concretos, nos levam a supor (a partir de seus nomes) que tivessem alguma relação de parentesco com o capitão mor Gabriel da Silva Lago, sendo eles: Rodrigo do Lago, que em junho de 1706 encabeçou um pedido de sesmarias secundado por Barros Braga, na região do riacho dos Porcos, afluente do rio Salgado no extremo sudeste da capitania; Dona Catarina do Lago e João de Almeida que, em novembro de 1706 solicitaram terras juntamente com João de Barros Braga em uma região imprecisa, mas situada próxima ao litoral entre os rios Acaraú e Parnaíba. Os

³⁸⁴ O maior número de indicações de localidades na qual João de Barros Braga recebeu sesmarias à época do governo de Gabriel da Silva Lago justifica-se pelo fato de um dos pedidos haver sido solicitado terras em mais de um rio. Sobre os pontos no mapa destaca-se que indicam a região em que as sesmarias foram pedidas e não o ponto em que efetivamente localizavam-se as terras recebidas por João de Barros Braga

sobrenomes destes três companheiros de pedido de sesmarias de João de Barros Braga, nos levam a supor que Rodrigo do Lago e Dona Catarina do Lago, fossem parentes diretos do capitão mor (provavelmente filhos ou irmãos de Gabriel da Silva Lago), que por ter se casado com Ana de Almeida Catanho, filha Joaquim de Almeida, nos leva a supor que João de Almeida poderia tratar-se de um provável cunhado do capitão mor – laços que, caso confirmados, indicam que a forte parceria existente entre Gabriel da Silva Lago e João de Barros Braga (evidente a partir da grande quantidade de terras doadas pelo capitão mor ao coronel do regimento de cavalaria do Jaguaribe à época de seu governo), também poderiam se expressar em parcerias no acesso à terras doadas a parentes do capitão-mor.

Entre os parceiros de João de Barros Braga nas concessões de sesmarias à época do governo de Gabriel da Silva Lago, também se encontra Cosme Pereira Façanha que, em parceria com João de Barros Braga, recebeu três sortes de terras em pedido de sesmaria na capitania do Siará Grande. Entre os anos de 1706 e 1709, Cosme Pereira Façanha exerceu o posto de Almoхарife da Fazenda Real de Pernambuco, cargo que, entre outras funções, conferia-lhe o poder de controle sobre rendas arrecadadas e efeitos armazenados pela Fazenda Real em Pernambuco, o que demonstra a importância do papel por ele exercido na capitania de Pernambuco à época em que Gabriel da Silva Lago esteve à frente do comando da capitania do Siará Grande, o que certamente foi de grande relevância nas relações por ele estabelecidas com o capitão mor da capitania e o coronel de cavalaria da ribeira do Jaguaribe para sua inserção (bem como de membros de sua família) como sesmeiros na capitania do Siará Grande.³⁸⁵

Entre os familiares de Cosme Pereira Façanha que também receberam terras no governo de Gabriel da Silva Lago em parceria com o coronel João de Barros Braga, encontram-se seus filhos: Maria Pereira da Silva (que recebeu 03 sortes de terras), e Antonio Pereira da Cunha; e Serafim Dias, que recebeu 02 sortes de terra e que, por ser casado com Inácia Pereira da Silva – e ter solicitado terras em pedidos que além de João de Barros Braga contaram com Cosme Pereira Façanha e Maria Pereira da Silva – Rafael Ricarte da Silva

³⁸⁵ A referência ao período em que Cosme Pereira Façanha ocupou o posto de Almoхарife da Fazenda Real de Pernambuco deduz-se a partir dos dados apresentados em: 1710, julho, 10, Recife CARTA do [provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco], João do Rego Barros, ao rei [D. João V], sobre o envio das relações das caixas [de açúcar] que se venderam por conta dos contratos dos dízimos reais e das não recebidas e, também, do envio da relação do rendimento dos contratos da dita capitania, referente ao tempo do almoхарife Cosme Pereira Façanha. Anexos: 4 docs. AHU_CU_015, Cx. 24, D. 2163.

supõe tratar-se de um cunhado de Maria Pereira da Silva e genro de Cosme Pereira Façanha³⁸⁶.

Os fortes laços entre João de Barros Braga e a família Pereira Façanha, que se expressam também no fato de seu testamenteiro, na década de 1740, ser um membro desta família, nos leva a entender que essas relações não estivessem restritas a uma parceria envolvendo o acesso e exploração a terras no contexto de expansão das fronteiras da pecuária na capitania do Siará Grande³⁸⁷. Segundo Francisco Augusto de Araújo Lima, a esposa de João de Barros Braga – que se chamaria Serafina Fernandes e sobre a qual não nos foi possível levantar outras referências – seria da família Pereira Façanha, o que evidenciaria que as relações de João de Barros Braga com família do almoxarife da Fazenda Real de Pernambuco, que se refletiram no amplo acesso de membros desta família a terras nos sertões da capitania do Siará Grande, em parte, justificaria-se por seus laços de parentesco com João de Barros Braga.³⁸⁸

A importância das relações familiares no acesso a terras também se expressa no caso de João de Barros Braga em um dos pedidos por ele feito que, por ter sido pedido em nome de seu falecido filho (Timóteo do Vale) entendemos que se trate da renovação de uma solicitação previamente feita. A indicação do sobrenome de seu filho “Vale” nos leva a supor ainda que José do Vale de Abreu, companheiro de João de Barros Braga em 03 pedidos de sesmarias na região da bacia do Banabuiú, poderia se tratar de um outro filho do coronel, o que associado às demais sortes de terras recebidas por João de Barros Braga e membros da família de sua esposa, indicam que o governo de Gabriel da Silva Lago constituiu-se como um período que favoreceu a ampliação e concentração de uma grande quantidade de terras nas mãos de João de Barros Braga e de sua parentela.

Ressaltado o peso das relações familiares nas parcerias desenvolvidas por João de Barros Braga para o acesso a terras na capitania do Siará Grande no contexto do governo do capitão mor Gabriel da Silva Lago, há que se destacar as parcerias que, de forma clara,

³⁸⁶ Além dos nomes destacados ressaltam-se também os sesmeiros Antonio Pereira Façanha, que a despeito da não identificação do nível de parentesco com Cosme Pereira Façanha é claramente mais um dos membros desta família a ter recebido terras no Siará Grande em parceria com João de Barros Braga e Domingos Pereira da Silva, que pelos sobrenomes “Pereira da Silva” (tal qual Maria Pereira da Silva) provavelmente pertenceria à família de Cosme Pereira Façanha. Sobre os laços de parentesco dos sesmeiros destacados ver: SILVA, Rafael Ricarte da. **Formação da Elite colonial dos sertões de Mombaça: Terra, Família e Poder (Século XVIII)**. 2010. Dissertação (Mestrado em História Social) – Centro de Humanidades, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2010.

³⁸⁷ O testamenteiro de João de Barros Braga – conforme procuração registrada no ano de 1748 em livro de notas do cartório de Quixeramobim – foi Francisco Pereira Façanha.

³⁸⁸ LIMA, Francisco Augusto de Araújo. **Siará Grande: Uma Província Portuguesa no Nordeste Oriental do Brasil**. v.2. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 2016. p. 1089.

demonstram que, em meio ao contexto de antagonismos que movimentaram Pernambuco no início do século XVIII, João de Barros Braga foi uma figura fortemente associada à parcialidade mascatal do Recife. Para além das já destacadas relações por ele mantidas com a família Correia Vieira – que especialmente ao longo da primeira metade do século XVIII consolidou seu poder e exerceu uma forte influência na ribeira do Jaguaribe, em muito concentrada na sub-região da bacia do Banabuiú – João de Barros Braga teve entre alguns de seus parceiros nos pedidos de sesmaria sujeitos que integravam a comunidade mascatal do Recife na primeira metade do século XVIII ou que a ela associaram-se, como foi o caso dos frades carmelitas do convento de Goiana na capitania de Itamaracá.

Entre os requerentes do primeiro pedido de terras em sesmaria feito por João de Barros Braga a Gabriel da Silva Lago, de terras situadas no riacho dos Porcos – que deságua no rio Salgado, afluente do rio Jaguaribe no sudeste da capitania – estava o Frei Manuel de São Gonçalo, prior do Convento de Nossa Senhora do Carmo da Reforma de Goiana. Se Evaldo Cabral de Mello identificou na oposição entre os Oratorianos de Santo Amaro e da Madre de Deus no final do século XVII um prenúncio das alterações de Pernambuco que no início do XVIII dividiriam a sociedade entre o apoio às parcialidades mazomba ou mascatal, as demais ordens religiosas que se distribuíam ao longo do espaço de influência de Pernambuco neste contexto, também estiveram divididas pelo apoio a uma das duas parcialidades que se antagonizavam, ou mesmo encontraram-se divididas internamente em meio a estas disputas, como foi o caso da Ordem Carmelita que, tal qual os oratorianos, vivenciou uma divisão que teve como base o apoio ou negação à adoção de um novo estatuto para a ordem, que ficou conhecido como Reforma Turônica.

Acerca da implantação no início do último quartel do século XVII desta reforma na província carmelita de Pernambuco – província formada pelas bases da Ordem do Carmo nas capitanias de Pernambuco, Itamaracá em Paraíba – Pereira da Costa indica que para a implantação do novo estatuto foram enviados de Lisboa no ano de 1677: “[...] os padres Fr. João de São José, Fr. Cristovão de Cristo, Fr. Manuel da Assunção e Fr. Ângelo de S. José, trazendo o primeiro a patente de prior do convento de Santo Alberto da Vila de Goiana”³⁸⁹ e que a reforma proposta pela adoção do novo estatuto não foi adotada por toda a comunidade da província carmelita de Pernambuco, pois: “[...] as casas conventuais de Olinda e Nazaré do Cabo absolutamente não a adotaram e a do Recife teria também feito o mesmo se não se visse

³⁸⁹ COSTA, F. A. Pereira da. **A Ordem Carmelitana em Pernambuco**. Recife: Arquivo Público Estadual, 1976. p. 36.

forçado a ceder”³⁹⁰ Remonta-se portanto a esta época a divisão da comunidade carmelita da província de Pernambuco entre aqueles que adotaram os estatutos da denominada “Reforma Turônica” (que tiveram no convento de Goiana sua principal base), e que por isso ficaram conhecidos como carmelitas reformados, e aqueles que se mantiveram com a observância às antigas regras, como foi o caso dos carmelitas do convento de Olinda.

Em meio aos conflitos entre mazombos e mascates, Cabral de Mello indica que a divisão da ordem carmelita entre reformados e os que mantiveram as antigas regras, também se refletiu no apoio a parcialidades distintas. Enquanto os membros do convento carmelita de Olinda apoiaram o partido mazombo, os carmelitas da reforma do convento de Goiana apoiaram a parcialidade mascatal, aspecto relevante de ser destacado ao observar-se que, a sesmaria recebida em parceria com João de Barros Braga e outros requerentes no riacho dos Porcos corresponde a uma dentre 08 sesmarias recebidas pelos padres do convento da reforma de Goiana na capitania do Siará Grande, mediante pedidos feitos por seus Priores entre os anos de 1705 e 1708, todas, portanto, doadas pelos capitães mores João da Mota e Gabriel da Silva Lago cujos laços com o partido mascatal já foram previamente indicados.³⁹¹

Entre outros parceiros de João de Barros Braga nos pedidos de sesmarias há também José Rodrigues de Carvalho que, em 1706 era um dos requerentes de terras no rio Banabuiú, e que conforme levantamento de George Felix Cabral de Souza, além de ser membro da comunidade mercantil do Recife, assumiu cargos de oficial na câmara da vila do Recife, de onde foi procurador no ano de 1727 e vereador em 1731.³⁹²

José Rodrigues de Carvalho seria natural de Povia de Lanhoso, o mesmo conselho de origem dos irmãos Correia Vieira e, por ter nascido por volta de 1675, seria contemporâneo de João Correia Vieira, o mais velho dos três irmãos, com quem provavelmente manteria laços comuns com João de Barros Braga. Conforme indicação de

³⁹⁰ COSTA, F. A. Pereira da. **A Ordem Carmelitana em Pernambuco**. Recife: Arquivo Público Estadual, 1976. p. 37.

³⁹¹ As sesmarias recebidas pelos padres carmelitas de Goiana na capitania do Siará Grande correspondem a duas sesmarias requeridas pelo Prior Miguel da Assunção e doadas, em 1705, pelo capitão mor João da Mota, e seis sesmarias solicitadas pelo prior Manoel de São Gonçalo e concedidas por Gabriel da Silva Lago entre os anos de 1706 e 1708, dentre as quais se inclui a sesmaria solicitada em parceria com João de Barros Braga e outros requerentes. Todas as terras requeridas nestes oito pedidos encontram-se situadas na região da bacia do Jaguaribe, mas amplamente distribuída por espaços como a ribeira do Banabuiú, o riacho do Sangue, o Riacho dos Porcos, o riacho do Figueiredo e a serra do Apodi, que delimita parte da bacia do Jaguaribe na porção média e baixa do rio. Os dados referentes às oito sesmarias concedidas aos priores do convento de Goiana destacadas, encontram-se disponíveis a consulta na plataforma SILB pelas seguintes referências: CE 0046; CE 0056; CE 0105; CE 0142; CE 0207; CE 0216; CE 0243; CE 0311. Ver: <http://www.silb.cchla.ufrn.br/> Acesso em: 24. mai. 2018.

³⁹² Todas as informações referentes a José Rodrigues de Carvalho que não se encontram devidamente indicadas, tomam como referência: SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos & Mofatras: O grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 – c. 1759)**. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012. p. 490-492.

George de Souza, José Rodrigues de Carvalho: “Veio para Pernambuco por volta de 1690 e foi a principio mascate e assim andava com seus escravos vendendo fazendas pelo sertão de Pernambuco e depois, no Recife, tivera lojas de mercador por sua conta, em que não assistia, mas tinha caixeiros”³⁹³ trajetória que evidencia o típico modelo de ascensão social na escala mercantil do sujeito que, após migrar muito jovem do reino, ingressara no setor mercantil mercadejando miúdos pelos sertões até ascender a posição de mercador de loja no Recife com caixeiros que para ele trabalhavam, perfil ao qual, portanto, se integra o acesso a terras nos sertões da pecuária mediante sesmarias.

Outro parceiro de João de Barros Braga no pedido de terras na capitania do Siará Grande é Domingos da Costa de Araújo que, também é identificado por George de Souza como um “homem de negócio” de Pernambuco desde 1695. Domingos da Costa de Araújo foi vereador da câmara do Recife no ano de 1712, tendo tido uma experiência prévia no desempenho do mesmo cargo na câmara de Olinda, de onde foi vereador no ano de 1706, o que evidencia, sua ascendência em meio à comunidade mercantil do Recife que, ao pleitear o acesso à câmara de Olinda, concedeu-lhe respaldo (reafirmado em sua escolha no ano de 1712 para vereador do Recife) e que entre 1702 e 1721, recebeu um total de 06 sesmarias, 03 delas localizadas em Pernambuco e as outras 03 na capitania do Siará Grande, dentre as quais insere-se aquela recebida em parceria com João de Barros Braga.³⁹⁴ Apesar da não identificação de relação de parentesco, a presença de “Rodrigo da Costa de Araújo” entre os companheiros de outro pedido feito por João de Barros Braga nos levam a supor, a relação de parentesco entre estes dois companheiros do coronel de cavalaria no pedido de sesmarias.

Dentre as sesmarias recebidas por João de Barros Braga destaca-se a última por ele solicitada ao capitão mor Gabriel da Silva Lago – pedido feito como representante de seu falecido filho, Timóteo do Vale, no rio Bonhu no ano de 1707 – e que teve entre seus parceiros de pedido o Sargento Mor João da Costa Monteiro e Estevão de Souza Palhano, parcerias que deixam ainda mais evidente a atuação de João de Barros Braga em favor da expansão dos interesses da comunidade mascatal do Recife nos sertões da capitania do Siará Grande no início do século XVIII.

Acerca de João da Costa Monteiro ressalta-se que foi uma das figuras de maior destaque da comunidade mercantil do Recife na primeira metade do século XVIII, e que integrou um grupo familiar do qual faziam parte seus irmãos Luis da Costa Monteiro e José

³⁹³ SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos & Mofatras**: O grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 – c. 1759). Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012. p. 491.

³⁹⁴ Todas as informações referentes a Domingos da Costa Araújo encontra-se em: SOUZA, *op. cit.*, p. 392-394.

Mendes da Costa que, a partir do Recife, atuou fortemente na intermediação entre a exploração do comércio de gado criado nas regiões dos sertões de fora e o crescente mercado consumidor de couros na Europa, reproduzindo, em uma escala bem mais dilatada, o esquema de associação familiar na exploração da pecuária observado no caso irmãos Correia Vieira, caracterizado pela organização em uma rede de atuação na qual seus membros encontravam-se distribuídos e atuavam em espaços distintos.³⁹⁵

Enquanto os Correia Vieira distribuíram-se na exploração da pecuária entre o estabelecimento de Pascoal e Vitoriano no espaço de criatório da ribeira do Jaguaribe e o de João Correia Vieira no Recife; os irmãos Costa Monteiro distribuía-se entre a atuação direta de João e Luis da Costa Monteiro entre o Recife e os sertões do criatório da capitania do Siará Grande, e a de José Mendes da Costa no reino.

Grupo de destaque em Pernambuco no século XVIII, a trajetória dos Costa Monteiro na colônia pode ser remontada à atuação de João da Costa Monteiro nas guerras de conquista dos sertões do Jaguaribe. A sesmária recebida no ano de 1707 no rio Bonhu em parceria com João de Barros Braga, foi a terceira recebida por João da Costa Monteiro na capitania, já que, antes desta, recebera uma sesmária do riacho Poró, (afluente do rio Banabuiú) no ano de 1703, e outra no rio Curú, esta última a ele concedida por Gabriel da Silva Lago no ano de 1706.³⁹⁶

No meio termo entre a concessão destas duas sesmarias, identificamos que João da Costa Monteiro exerceu o posto de juiz ordinário da câmara da vila de São José de Ribamar na capitania do Siará Grande no ano de 1704, quando contava pouco mais de 20 anos de idade³⁹⁷. Evidencia-se, assim, que a trajetória de poder deste grupo familiar, cujos

³⁹⁵ Acerca da atuação dos Costa Monteiro na produção e comércio de couros e as escalas do comércio de couros intermediado por Recife ver: DIAS, Thiago Alves. A família Costa Monteiro, os couros do sertão e as escalas mercantis no séc. XVIII. **ESPACIALIDADES**, Natal, v. 12, n. 2, p. 01-36, 2017. Sobre a atuação dos irmãos João da Costa Monteiro, Luis da Costa Monteiro e José Mendes da Costa ver os dados a eles referentes disponibilizados por George Felix Cabral de Souza no Apêndice de resumos biográficos disponível em: SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos & Mofatras: O grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 – c. 1759)**. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012. p. 321-585.

³⁹⁶ Os dados das duas primeiras sesmarias recebidas por João da Costa Monteiro, encontram-se disponíveis na plataforma SILB sob as referências: CE 0128; CE 0136. Ver: <http://www.silb.cchla.ufrn.br/> Acesso em: 22. mai. 2018.

³⁹⁷ Conforme George Felix Cabral de Souza, João da Costa Monteiro, (natural do lugar de Vaqueiros, termo do conselho de Santarém) teria sido batizado a 15 de março de 1683 de forma que, ao atuar na câmara de São José de Ribamar da capitania do Siará Grande, teria pouco mais de 20 anos. Acerca da atribuição do exercício do posto de juiz ordinário da dita vila, ressaltamos que a documentação de referência (uma carta escrita em nome dos oficiais da câmara desta vila em 1704) não indica o posto por ele exercido. A indicação de que trataria-se do posto de juiz ordinário corresponde a uma suposição embasada no fato da firma de João da Costa Monteiro, encabeçar a relação de 5 assinatura. A carta que conta com assinatura de João da Costa Monteiro por meio da qual sabemos que exerceu cargo de oficial camarário na capitania do Siará Grande encontra-se em: [ant. 1704, Outubro, 23, São José de Ribamar] REQUERIMENTO do coronel Gregório de

membros estabeleceram-se entre a vila do Recife e a cidade de Lisboa, formou-se em uma base fortemente assentada nos sertões da pecuária da capitania do Siará Grande, base que se ampliou na década de 1730 com o pedido de mais 03 sesmarias: a primeira pedida por João da Costa Monteiro em parceria com seus irmão Luis da Costa Monteiro, no riacho Salgado (na ribeira do Jaguaribe) no ano de 1732, e dois pedidos feitos por João da Costa Monteiro no ano de 1735, uma delas no rio Curu, e outra correspondente ao lote de terras concedidas em 1707 a João da Costa e Silva, terras contiguas ao lote que João da Costa Monteiro recebera no pedido feito em parceria com o dito João da Costa e Silva e João de Barros Braga no rio Palhano, denominação que substituiu o antigo nome de origem indígena deste rio “Bonhu”, e que faz alusão ao nome de outro parceiro de João de Barros Braga e João da Costa Monteiro no pedido de sesmaria feito em 1707: Estevão de Souza Palhano.

Sesmeiro que ao longo da sua vida foi beneficiado com 05 concessões de sesmaria na capitania do Siará Grande³⁹⁸, Estevão de Souza Palhano também é identificado por George Felix Cabral de Souza como membro do grupo mercantil do Recife³⁹⁹. O fato de um dos pedidos de terras por ele feito no ano de 1707 no rio Bonhu e que posteriormente este riacho passaria a ser denominado como rio Palhano (em uma clara referência a sua pessoa) sugere que Estevão muito provavelmente não tenha sido um sesmeiro ausente, e tenha tido uma atuação de destaque na região, possivelmente estabelecendo-se e comandando localmente a expansão de suas próprias bases de criação no lote a ele atribuído e no de alguns de seus parceiros de pedido.

Conforme as testemunhas consultadas no reino em meio ao processo de habilitação de Estevão de Sousa Palhano a familiar do Santo Ofício, concluído em janeiro de 1695, é possível identificar que este reinol, natural do Peniche, nascido por volta de 1664, de início estabelecera-se na Bahia, onde teria dado início à sua atuação nas atividades mercantis na América portuguesa. Após um breve retorno a sua vila natal é que algumas testemunhas indicam que Estevão de Souza Palhano teria se estabelecido em Pernambuco, onde estaria construindo um barco. Conforme os referenciais temporais indicados no processo, supomos

Brito Freire ao juiz ordinário do Ceará, [Domingos Pereira da Silva], a pedir alvará de folha e que os escrivães falem de todas as culpas que dele tiverem. Anexo: certidões. AHU-CEARÁ, cx.1, doc. 67. AHU_CU_006, Cx. 1, D. 51.

³⁹⁸ Estevão de Souza Palhano recebeu 05 sesmarias: 01 solicitada em 1700 no rio Bonhu, 03 no ano de 1707 situadas no rio Bonhu e nos rios Banabuiú e Jaguaribe, e 01 no ano de 1733 no riacho da Cruz, todas elas situadas na ribeira do Jaguaribe. Os dados referentes a estas 05 sesmarias encontram-se disponíveis na plataforma SILB sob as referências: CE 0426; CE 0236; CE 0267; CE 0253; CE 0934. Ver: <http://www.silb.cchla.ufrn.br/> Acesso em: 24. mai. 2018.

³⁹⁹ SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos & Mofatras**: O grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 – c. 1759). Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012. p. 410.

que o estabelecimento de Estevão de Sousa Palhano em Pernambuco tenha se dado entre o final da década de 1680 e início da 1690: época em que os interesses mercantis do Recife começam a atuar com maior destaque no espaço de expansão da pecuária, tendo a capitania do Siará Grande como uma importante base de projeção.⁴⁰⁰

A trajetória de Estevão de Souza Palhano nos possibilita, ao mesmo tempo, traçar um paralelo com a trajetória de João de Barros Braga e perceber a amplitude das redes mercantis que, a partir do Recife, atuaram no fomento à pecuária dos sertões de fora no contexto de amplas transformações vivenciado na América portuguesa na virada do século XVII para o XVIII, que foi marcado pelas descobertas de ouro, e caracterizou-se por uma ampla dinamização de vários segmentos da economia colonial dentre os quais destacaram-se alguns setores de exploração econômica da pecuária.

*

A julgar pelo ano em que seu pai, Antonio de Barros, migrou para a América portuguesa para assumir o posto de capitão de infantaria de um dos terços da Bahia (1678) e que o estabelecimento de João de Barros Braga na capitania do Siará Grande pode ser remontado ao início da década de 1690, supomos que João de Barros Braga possa ter migrado para a Bahia em companhia de seu pai, de onde, então, teria partido para Pernambuco antes de estabelecer-se no Siará Grande, construindo uma trajetória que o transformaria em uma das figuras de maior destaque da capitania, tendo tido acesso a uma ampla sorte de terras e ascendido a postos de destaque como altas patentes de comando das forças auxiliares na capitania do Siará Grande e o exercício de ofícios na câmara da vila de São José de Ribamar⁴⁰¹.

As postulações, (mesmo que infrutíferas) de João de Barros Braga ao acesso ao posto de capitão mor da capitania do Siará Grande entre as décadas de 1720 e 1730 e o fato de ter conseguido ascender ao comando da vizinha capitania do Rio Grande (de onde foi capitão mor entre os anos de 1731-1734) evidenciam o grande poder angariado por este sujeito ao longo do contexto das guerras de conquista dos sertões de fora que se deu a partir da

⁴⁰⁰ ANTT: Diligência de Habilitação de Estevão de Sousa Palhano: Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Estêvão, mç. 3, doc. 37.

⁴⁰¹ Conforme dados levantados por Francisco Pinheiro, é possível identificar que João de Barros Braga exerceu, entre os anos de 1701 e 1702 o posto de vereador da câmara de S. José de Ribamar, referencial do poder por ele exercido na capitania do Siará Grande, entre outros aspectos por ter sido sendo escolhido no contexto dos primeiros anos de atuação desta instituição. Ver: PINHEIRO, Francisco José. **Notas sobre a formação social do Ceará: 1680-1820**. Fortaleza: Fundação Ana Lima, 2008. p. 89.

constituição de uma rede de relações fortemente assentada em estreitos laços com membros da ascendente comunidade mascatal de Recife.

Além de uma trajetória marcada por laços com sujeitos associados aos interesses do setor mercantil e marcada pela ligação entre espaços como a Bahia e Pernambuco, João de Barros Braga, assim como Estevão de Souza Palhano, estabeleceu-se na capitania do Siará Grande como senhor de terras e criador de gado, base econômica a partir da qual moveu e firmou laços com sujeitos estabelecidos em várias localidades na colônia e no reino conforme se observa na análise de uma procuração passada por Francisco Pereira Façanha em meados do século XVIII.

Membro da família do antigo Almoхарife da Fazenda Real de Pernambuco e provavelmente parente de João de Barros Braga, Francisco Pereira Façanha registrou, a 14 de fevereiro de 1748, na qualidade de testamenteiro de João de Barros Braga, uma procuração na qual constituiu representantes em várias localidades, o que nos possibilita perceber a amplitude das redes de relações mantidas por João de Barros Braga à época de sua morte, cuja data nos é desconhecida, mas supomos que não deva anteceder em muito a data do registro da dita procuração.

Conforme o registro da procuração, o testamenteiro de João de Barros Braga, constituiu procuradores na capitania do Siará Grande, na vila do Recife, nas cidades de Olinda, Salvador e Lisboa, e em localidades e regiões de zonas de mineração como a Barra do Rio das Velhas, Papagaio, Sabará, Caeté e Serro do Frio.⁴⁰²

Entre os procuradores constituídos por este instrumento para representarem os interesses do falecido João de Barros Braga, encontrava-se o alferes João Correia Vieira, investido como procurador de João de Barros Braga na cidade de Salvador, o que reforça a identificação os laços mantidos por de João de Barros Braga com a família Correia Vieira, pois – em razão do nome, da data, e da patente de baixa hierarquia indicada – supomos que o alferes João Correia Vieira constituído como procurador, se trate de algum filho ou neto de João Correia Vieira, que por encontrar-se estabelecido na Bahia, nos leva a refletir (especialmente quando associado à trajetória de Estevão de Sousa Palhano, e mesmo de João de Barros Braga, trajetórias marcadas por laços com a Bahia) acerca das relações mantidas entre membros da comunidade mercantil do Recife com outras praças como a de Salvador e

⁴⁰² ProcuraSam bastante que faz Francisco Pereyra FaSanha como Testamenteiro do defunto Mestre de Campo João de Barros Braga as peSsoa nella declaradas In: APEC; Setor Cartorial; Fundo: Cartório de Quixeramobim; Série Notas; Caixa: 01; Livro de Notas N° 1, f. 100v. – f. 101 v.

de que forma estes interesses repercutiam e influenciavam as regiões de pecuária da capitania do Siará Grande.

Entre os investidos como procuradores destaca-se, ainda, João Antonio de Vanzeller, que encabeça a relação dos procuradores de João de Barros Braga constituídos na cidade de Lisboa. Conforme Jorge Miguel Viana Pedreira, João Antonio de Vanzeller foi dono de uma casa de negócio em Lisboa e integrava uma família de grandes negociantes com ascendência neerlandesa estabelecida em Portugal, que tinha interesses fortemente estabelecidos nas duas principais praças do reino (as cidades do Porto e Lisboa) e que tiveram atuação de destaque em meio à comunidade mercantil portuguesa ao longo de todo o século XVIII e início do século XIX, tendo entre seus membros, sujeitos que integraram a elite mercantil da praça lisboeta ao longo do período que se estendeu do consulado pombalino ao vintismo, o que indica as conexões mantidas de forma direta entre João de Barros Braga e figuras da elite da comunidade mercantil reinol.⁴⁰³

As indicações acerca das localidades nas quais foram constituídos procuradores de João de Barros Braga a época de sua morte correspondem a um retrato que evidencia a amplitude das redes constituídas ao longo da vida deste sujeito fortemente enraizado nos sertões da pecuária, com uma vasta espacialidade, e que demonstram, através da constituição de procuradores em uma série de localidades das zonas de mineração da colônia, entre outros aspectos, uma forte integração entre as regiões de pecuária dos sertões da capitania do Siará Grande e as regiões de mineração da América portuguesa.

Diante do explicitado, é preciso destacar que o contexto de conquista territorial e organização da pecuária dos sertões de fora no qual João de Barros Braga atuou intensamente entre o final do século XVII e início do século XVIII corresponde a um período marcado por profundas transformações na América portuguesa dentre as quais se destaca as descobertas e exploração de ouro nas porções centrais do continente, que inauguraram “Idade de Ouro do Brasil”⁴⁰⁴ e atuaram como um importante elemento no fomento ao comércio na colônia, base para o fortalecimento das comunidades mercantis estabelecidas nas principais praças da América portuguesa, que dinamizaram fortemente suas atividades como intermediadoras do

⁴⁰³ PEDREIRA, Jorge Miguel Viana. **Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755-1822):** Diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social. 1995. Tese (Doutorado em Sociologia e Economia Históricas) – Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 1995.

⁴⁰⁴ É como “Idade de Ouro do Brasil” que Charles Boxer denomina o período marcado pela descoberta, ascensão e declínio da produção aurífera nas porções central da América portuguesa que, entre a última década do século XVII e meados do século XVIII, serviu de base para profundas transformações na América portuguesa. Ver: BOXER, Charles, R. **A Idade de Ouro do Brasil:** Dores de crescimento de uma Sociedade Colonial. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1963.

comércio com as zonas de mineração, aspecto que, gradualmente alterou a correlação de forças na colônia entre elites tradicionais, fortemente vinculadas à produção e comercialização do açúcar e elites mercantis, em meio a um processo que atingiria seu ápice na segunda metade do século XVIII e correspondeu a um dos fatores que dinamizaram a economia da pecuária na América portuguesa.

3.2 A PECUÁRIA DOS SERTÕES DO NORTE NO SÉCULO XVIII: UMA ANÁLISE EM PERSPECTIVA

3.2.1 A economia do criatório e as transformações na “Idade de Ouro do Brasil”

O meio século que se estende entre o último quartel do século XVII e o primeiro do século XVIII compreende um período marcado por grandes transformações na América portuguesa que repercutiram no aprofundamento de sua dimensão como um espaço cada vez mais estratégico no império português, algo que, já se desenhava desde a restauração da independência do reino em 1640. O amplo processo de interiorização da pecuária responsável pela formação da vasta região de criatório dos Sertões do Norte corresponde a um importante capítulo das transformações vivenciadas neste período, época em que os domínios portugueses na América perderam suas feições essencialmente litorâneas com um amplo avanço do processo de ocupação de territórios e de surgimento de núcleos de povoamento no interior do continente.

No que se refere ao Estado do Brasil, o avanço das fronteiras de ocupação portuguesa neste período teve na pecuária e na mineração as duas principais bases econômicas que conferiram impulso à ocupação e criação de núcleos de povoamento em regiões interioranas. Se o processo de interiorização da pecuária, conforme destacado, iniciara-se na região dos Sertões do Norte a partir de meados do XVII, os descobrimentos de ouro que, de fato, impulsionaram um processo de povoamento de regiões interioranas, se deram a partir da última década do século XVII. Conforme Charles R. Boxer:

Coligindo as narrativas contraditórias e fragmentárias que nos vieram ter às mãos, pareceria que o ouro foi encontrado quase simultaneamente em regiões diversas da zona que hoje é Minas Gerais e por pessoas diferentes ou diferentes grupos de paulistas nos anos entre 1693 e 1695.⁴⁰⁵

Às descobertas do ouro que passou a ser extraído em abundância, a partir dos últimos anos do século XVII e primeiros anos do século XVIII, em regiões que viriam a integrar a futura capitania de Minas Gerais, se seguiram, entre as três primeiras décadas do século XVIII, os descobrimentos em núcleos no interior da capitania da Bahia e em regiões que integrariam as futuras capitanias de Mato Grosso e Goiás; descobertas que reforçaram o potencial de atração e ocupação de regiões das porções centrais do continente que deram

⁴⁰⁵ BOXER, Charles, R. **A Idade de Ouro do Brasil**: Dores de crescimento de uma Sociedade Colonial. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1963. p. 49.

margem ao surgimento de núcleos de povoamento que em poucos anos atingiram cifras populacionais de relevo, núcleos formados por sujeitos dos mais variados perfis e origens que, atraídos pelo ouro, migraram e se estabeleceram nas zonas de mineração e áreas a elas próximas.⁴⁰⁶

Em relato escrito nos primeiros anos do século XVIII, Antonil destacava o poder de atração do ouro recém descoberto, indicando, poucos anos após os primeiros descobrimentos, que:

A sede insaciável do ouro estimulou a tantos deixarem suas terras e a meterem-se por caminhos tão ásperos como são os das minas, que dificultosamente se poderá dar conta do número das pessoas que atualmente lá estão. Contudo, os que assistiram nela nestes últimos anos por largo tempo, e as correram todas, dizem que mais de trinta mil almas se ocupam, umas a catar, e outras a mandar catar nos ribeiros do ouro, e outras a negociar, vendendo e comprando o que se há mister não só para a vida, mas para o regalo, mais que nos portos do mar. Cada ano, vêm nas frotas quantidade de portugueses e de estrangeiros, para passarem às minas. Das cidades, vilas, recôncavos e sertões do Brasil, vão brancos, pardos e pretos, e muitos índios, de que os paulistas se servem. A mistura é de toda a condição de pessoas: homens e mulheres, moços e velhos, pobres e ricos, nobres e plebeus, seculares e clérigos, e religiosos de diversos institutos, muitos dos quais não têm no Brasil convento nem casa.⁴⁰⁷

As regiões em que se encontravam os núcleos de mineração converteram-se assim, em poucos anos, em importantes pólos de atração para os quais destinaram-se sujeitos que, conforme o relato de Antonil, a partir do reino e de várias localidades da América portuguesa, passaram a demandá-los em busca do ouro. Tomando como pressuposto que “a mineração no século XVIII em Minas constituiu, antes de tudo, produção de uma moeda [ouro] que podia ser posta em circulação já imediatamente após a sua extração que independia de financiamentos externos para se implantar”⁴⁰⁸ Ângelo Alves Carrara destacou que:

A primeira consequência que o setor minerador ocasionou sobre o conjunto da economia colonial brasileira foi, desse modo, a colocação em disponibilidade de uma enorme quantidade de moeda distribuída por um número de pessoas bem maior do que até então se vira.⁴⁰⁹

⁴⁰⁶ Para um histórico e análise acerca das descobertas, emergência e decadência da produção aurífera da América portuguesa no século XVIII ver: “O ouro Brasileiro” In: PINTO, Virgílio Noya. **O Ouro Brasileiro e o comércio anglo-português: Uma contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII** – São Paulo: Ed. Nacional, 1979. p. 39-117.

⁴⁰⁷ ANTONIL, André João. **Cultura e opulência do Brasil**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1982. p.167.

⁴⁰⁸ CARRARA, Angelo Alves. **Minas e Currais: Produção Rural e Mercado Interno de Minas Gerais 1673-1807**. Juiz de Fora: Editora UFJF, 2007. p. 59.

⁴⁰⁹ *Ibid.*, p. 59.

As descobertas do ouro correspondem assim a um fator de forte impulso e dinamização das atividades mercantis na colônia cujos impactos – dado a natureza do produto da mineração (o ouro) – repercutiram em uma inversão na lógica predominante que pautara a relação entre produção e comércio na América portuguesa no período anterior às descobertas auríferas, época em que o peso do segmento açucareiro no conjunto da economia colonial, era muito mais expressivo do que viria ser a ao longo do período que Charles Boxer denomina como a “Idade de Ouro do Brasil”⁴¹⁰. Acerca das transformações na relação produção-comércio no espaço colonial sobre as quais nos referimos, Noya Pinto destaca que no contexto anterior às descobertas auríferas:

[...] o colono detinha a produção e os mercadores, através da frota, detinham o dinheiro. A venda do açúcar às frotas possibilitava ao colono a aquisição das mercadorias européias, e o volume das compras estava condicionado ao maior ou menor ou nenhum lucro obtido na venda do açúcar. Na economia aurífera, as posições se invertem: quem detém o dinheiro, no caso o ouro, é o colono, enquanto os mercadores, representados pelas frotas, são os detentores das mercadorias. Esta inversão determinou uma série de modificações no comércio atlântico. Assim os detentores do ouro impõem seus gostos e as suas necessidades aos comerciantes. O aumento súbito do poder aquisitivo do colono faz com que ele exija os produtos: ou os que necessita ou o que destacam socialmente. Na ausência de uma manufatura local, ele é obrigado a adquirir mercadorias importadas, pagando-as com o fruto de seus labor nas minas. Eis o momento em que se percebe todo o peso de uma economia colonial. Desta maneira se estrutura a grande corrente comercial para atender as exigências do colono, ao mesmo tempo em que canaliza para a Europa o produto das Minas.⁴¹¹

O ouro foi assim um importante fator de dinamização das relações mercantis na colônia a partir da virada do século XVII para o XVIII, o que fez com que as áreas de mineração atraíssem vários sujeitos que passaram a demandar as minas em busca de ouro não somente pelas vias do trabalho direto nas lavras auríferas (fosse este próprio e/ou explorando o trabalho alheio), mas também por meio do intenso comércio que, por várias frentes, passou a abastecer as regiões de mineração com os mais variados produtos, comércio que colocou os

⁴¹⁰ “A Idade de Ouro do Brasil: Dores de crescimento de uma Sociedade Colonial” é o título da obra do historiador britânico Charles R. Boxer na qual o autor discute as profundas transformações vivenciadas na América portuguesa no período que se estende entre as descobertas de ouro a partir do final do século XVII e a fase de apogeu de sua extração em meados do XVIII. Ao indicarmos que o peso do segmento açucareiro no conjunto da economia colonial diminui na conjuntura da “Idade de ouro do Brasil”, não queremos dizer que este segmento, (a despeito das crises que vivenciou ao longo deste período, especialmente no que se refere à região do Nordeste Açucareiro) tenha deixado de ser um segmento de grande relevância no conjunto da economia colonial. O que se busca destacar é que com a dinamização econômica gerada pelo ouro – que não se restringiu aos espaços de mineração – a economia açucareira que até então preponderara como segmento mais dinâmico e mais importante propulsor e mobilizador de outras atividades econômicas na colônia, perde peso, em termos relativos, no conjunto da economia colonial que se expande e se diversifica neste período. Ver: BOXER, Charles, R. **A Idade de Ouro do Brasil: Dores de crescimento de uma Sociedade Colonial**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1963.

⁴¹¹ PINTO, Virgílio Noya. **O Ouro Brasileiro e o comércio anglo-português: Uma contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII** – São Paulo: Ed. Nacional, 1979. p. 227.

núcleos mineradores em relações diretas ou intermediadas com as mais distintas e distantes regiões da colônia. Ainda conforme Antonil, sabemos que nos primeiros anos do século XVIII:

[...] tanto que se viu a abundância do ouro que se tirava e a largueza com que se pagava tudo o que lá ia, logo se fizeram estalagens e logo começaram os mercadores a mandar às minas o melhor que se chega nos navios do Reino e de outras partes, assim de mantimentos, como de regalo e de pomposo para se vestirem, além de mil bugiarias de França, que lá também foram dar. E, a este respeito, de todas as partes do Brasil, se começou a enviar tudo o que dá a terra, com lucro não somente grande, mas excessivo. E, não havendo nas minas outra moeda mais que ouro em pó, o menos que se pedia e dava por qualquer cousa eram oitavas. Daqui se seguiu mandarem-se às minas gerais as boiadas de Paranaguá, e às do rio das Velhas as boiadas dos campos da Bahia, e tudo o mais que os moradores imaginaram poderia apeter-se de qualquer gênero de cousas naturais e industriais, adventícias e próprias⁴¹²

As descobertas de ouro correspondem assim a um fator de relevo na dinamização das atividades mercantis na colônia durante a “Idade do Ouro do Brasil” e que, além de ser responsável pela ocupação de importantes parcelas de territórios no interior do continente, proporcionou articulações econômicas que, por meio do comércio dos gêneros mais variados, conectou uma ampla gama de cidades, vilas e regiões da colônia às zonas de mineração, pois conforme Ângelo Carrara: “Ao favorecer atividades voltadas para o abastecimento das minas, a produção e a circulação do ouro patrocinarão a articulação de regiões geograficamente distintas e longínquas, criaram no Brasil um espaço que desbordou dos distritos mineradores”⁴¹³. Como consequência do grande impulso mercantil, os impactos econômicos das descobertas de ouro se refletiram em um processo de rápida e expressiva alta dos preços cujos impactos na economia colonial não se restringiram às regiões de mineração, de forma que Antonil destacava ao final da primeira década do século XVIII que:

[...] estes preços, tão altos e tão correntes nas minas, foram causa de subirem os preços de todas as cousas, como se experimenta nos portos das cidades e vilas do Brasil, e de ficarem desfornecidos muitos engenhos de açúcar das peças necessárias e de padecerem os moradores grande carestia de mantimentos, por se levarem quase todos aonde vendidos hão de dar maior lucro.⁴¹⁴

O poder de atração mercantil e impacto nos preços que foram causados nos mercados coloniais pelas descobertas e exploração do ouro podem ser deduzidos a partir dos altos preços cobrados nas minas sobre uma série de mercadorias, especialmente nos anos que

⁴¹² ANTONIL, André João. **Cultura e opulência do Brasil**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1982. p. 169-170.

⁴¹³ CARRARA, Ângelo Alves. **Minas e Currais: Produção Rural e Mercado Interno de Minas Gerais 1673-1807**. Juiz de Fora: Editora UFJF, 2007. p. 40.

⁴¹⁴ ANTONIL, *op.cit.*, p. 171.

se seguiram às descobertas das primeiras lavras, período em que os circuitos de comércio e produção voltados ao abastecimento das zonas de mineração ainda não se encontravam bem estruturados e regularizados.

Com base no relato de uma testemunha que vivera por três anos na região de mineração da futura capitania das Minas Gerais, Antonil elaborou uma relação dos preços cobrados em 1703 nas áreas de mineração sobre um conjunto variado de bens e mercadorias por meio da qual destaca o grande impacto nos preços gerado pelas descobertas do ouro nas regiões de mineração. No que diz respeito a alguns bens oriundos da pecuária (nomeadamente gado bovino e cavalar) Antonil destacava que no ano de 1703 chegava-se a ser pago nas regiões das minas: por uma rês, oitenta oitavas de ouro; por um boi, cem oitavas; por um cavalo sendeiro, cem oitavas; e por um cavalo andador, duas libras de ouro.⁴¹⁵

A partir das referências apresentadas por Antonil, o poder de atração dos mercados mineiros sobre as regiões de criatório pode ser deduzido com base em uma comparação entre os preços e valores praticado nas regiões de mineração e aqueles praticados, no mesmo período, em regiões que na mesma época consolidavam-se como zonas de expansão da economia de criatório, como a capitania do Siará Grande.

Conforme os registros do trato estabelecido entre Antonio Fernandes de Matos, negociante da praça do Recife, e seus representantes na capitania do Siará Grande é possível identificar valores atribuídos ao gado na dita capitania entre o final do século XVII e início do século XVIII. A comparação dos valores praticados nestes dois períodos nos possibilita deduzir os impactos das descobertas auríferas nos preços pagos pelo gado em um espaço de criatório em expansão como a capitania do Siará Grande no início do século XVIII e ressaltar o poder de atração e influência que o ouro passou a exercer, até mesmo, sobre um espaço de criatório como a capitania do Siará Grande que, por estar situada nas porções mais

⁴¹⁵ ANTONIL, André João. **Cultura e opulência do Brasil**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1982. p. 170-171. Libra e oitava correspondem a algumas das medidas de peso adotadas no período para a medição do ouro. A vulgarização do ouro como moeda corrente na região, fez com que a oitava de ouro correspondesse a uma medida de referência de valor largamente adotada, por meio da qual, muitos gêneros tinham seus preços estabelecidos. Para efeito de conversão ao padrão métrico, Ângelo Alves Carrara indica que uma libra [portuguesa] corresponde a 0,459 kg; e uma oitava equivale a 3,586 g. Associando estes dados àqueles apresentados por Antonil, entende-se que, no ano de 1703 o preço de uma rês nas minas atingia cifras correspondentes ao valor de 286,88g de ouro; um boi ou um cavalo sendeiro ao valor de 358,60g de ouro; e um cavalo andador, ao valor de 918g de ouro. Ver: CARRARA, Ângelo Alves. **Minas e Currais: Produção Rural e Mercado Interno de Minas Gerais 1673-1807**. Juiz de Fora: Editora UFJF, 2007. p. 73.

setentrionais dos Sertões do Norte, encontrava-se significativamente distante das zonas de mineração.⁴¹⁶

Os registros de pagamento das dívidas que João Batista Pereira tinha com Antonio Fernandes Matos apontam que o pagamento foi feito com gado e que em 1696 – ano em que se deu a quitação do débito e que se insere no contexto em que se davam as primeiras descobertas de ouro, o que nos leva a entender que o ouro ainda não havia proporcionado um efetivo impacto nos preços locais – uma vaca na capitania do Siará Grande custava 3\$000rs, uma novilha 2\$000rs, um garrote entre 1\$000rs e 1\$680rs, uma garrota entre 1\$000rs e 1\$600rs⁴¹⁷, uma égua 7\$500rs e um cavalo 12\$000rs.

No ano de 1703 – mesmo ano indicado por Antonil para os altos valores praticados nas minas – sabemos que 55 cabeças de gado (presumivelmente gado vacuum) que integravam o espólio do já falecido Fernandes de Matos na capitania do Siará Grande foram vendidas a Antonio Domingues por 167\$750rs, o que equivale a um valor médio de 3\$050rs por animal⁴¹⁸. Por entendermos que o rebanho de 55 cabeças de gado de Fernandes de Matos deveria ser formado por animais com perfis variados no que se refere ao sexo e à idade – aspectos que conforme os valores apresentados acima influenciavam diretamente no valor de cada animal – deduzimos que o preço do gado no Siará Grande tenha vivenciado uma sensível valorização entre os últimos anos do século XVII e os primeiros anos do século XVIII, pois, se o valor médio das 55 cabeças vendidas em 1703 (3\$050rs) superava, (mesmo que pouco) o valor de 3\$000rs pago no Siará Grande poucos anos antes por uma vaca (animal adulto que deveria corresponder a uma parcela e não à totalidade das 55 cabeças de gado de Antonio Fernandes de Matos que foram vendidas na capitania do Siará Grande no ano de 1703) e que conforme os valores apresentados no ano de 1696, o preço de um animal adulto era significativamente mais alto do que o de animais em fase de desenvolvimento, presume-se que a valorização do gado no Siará Grande entre 1696 e 1703 deveria ser notavelmente

⁴¹⁶ Como “porções mais setentrionais dos Sertões do Norte” denomino as regiões de criatório distribuídas ao longo do curso de rios situados além da margem esquerda do baixo e médio São Francisco, espaço que conjugava regiões de criatório das capitanias de Pernambuco, Paraíba, Rio Grande, Siará Grande e o território do Piauí, neste ultimo caso, especialmente as regiões das porções mais baixas da bacia do Parnaíba que, pela localização, encontravam-se mais distantes das mais importantes zonas de mineração.

⁴¹⁷ Bezerro e bezerra, garrote e garrota, novilhote e novilhota, novilho e novilha são denominações que indicam estágios de desenvolvimento do gado bovino macho e fêmea até atingir a fase adulta quando se tornam efetivamente boi e vaca o que se dá em média quando o animal atinge 04 anos de idade. Para efeito de identificação das respectivas fases, denomina-se, em termos médios, como: bezerro ou bezerra os animais desde o seu nascimento até um ano de idade; como garrote e garrota, os animais entre um a dois anos de idade; como novilhote e novilhota os animais entre dois e três anos de idade; e como novilho e novilha os animais entre três e quatro anos de idade.

⁴¹⁸ MELLO, José Antonio Gonsalves de. **Um Mascate e o Recife: A vida de Antonio Fernandes de Matos no período de 1671-1701**. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1981. p. 83.

superior àquela que o valor médio de 3\$050rs nos leva a supor se tomarmos como única referência o preço do gado adulto.

Para além da dedução da rápida valorização do preço do gado em uma região de criatório como a capitania do Siará Grande entre os últimos anos do século XVII e os primeiros do XVIII, os valores que, conforme Antonil, passaram a ser pagos pelo gado nas zonas de mineração nos primeiros anos do século XVIII compensavam significativamente os riscos e perdas inerentes ao seu envio a tão distantes regiões, o que gerava um poder de atração que também é possível de ser identificado em outras regiões de criatório situadas nas porções mais setentrionais dos Sertões do Norte como é o caso do território do Piauí nas primeiras décadas do século XVIII.

O poder de atração do ouro – devido aos altos preços praticados nas regiões de mineração no início do século XVIII e a forte influência que exerceu no mercado de venda de animais no Piauí – é possível de ser vislumbrados nos relatos de João da Maia da Gama que, ao longo da travessia que fez por grande parte do território do Piauí, no final da década de 1720, apontava as dificuldades em adquirir cavalos que não: “[...] se achavam por nenhum dinheiro por se terem levado todos ainda de does e três annos para as minas novas do destricto da B^a pella noticia do vallor que tinhão”⁴¹⁹; dificuldade digna de nota, se levarmos em conta ser o Piauí um espaço àquela época fundamente dedicado à economia do criatório.

Se conforme Ângelo Carrara a oitava de ouro em pó nas Minas Gerais, em termos monetários correspondeu até 31 de janeiro de 1725, ao valor nominal de 1\$500 rs⁴²⁰; mesmo que entendamos que os preços elencados por Antonil em oitavas ou libras de ouro para uma série de bens, dentre os quais gado bovino e cavalar, são por ele mesmo indicados como

⁴¹⁹ MARTINS, F. A. de Oliveira. **Um herói esquecido**: João da Maia da Gama. v. 2. Lisboa: Coleção Pelo Império, 1944. p. 36. A despeito da capitania das Minas Gerais ter integrado as regiões de mineração de maior destaque, muito ouro também foi explorado em outros espaços como zonas que mineração que integrariam as futuras capitanias de Mato Grosso e Goiás. Na capitania da Bahia também houve, ao longo da “Idade de ouro”, importantes áreas de exploração aurífera dentre as quais as mais notáveis foram as minas de Jacobina e de Rio das Contas, descobertas no início do século XVIII, mas que tiveram suas explorações liberadas pela Coroa respectivamente nos anos de 1720 e 1721. Sendo o relato de João da Maia da Gama referente ao ano de 1729 e havendo a referência de que a ausência de cavalos se dava pelo seu envio às “minas novas do destricto da B^a” entendemos que Maia da Gama se refira às regiões das minas de Araçuaí e/ou Fanado, que, a despeito de encontrarem-se situadas em territórios que posteriormente passaram a integrar a capitania de Minas Gerais, pertenceram até meados do século XVIII à jurisdição da Bahia. Acerca dos espaços de mineração que integravam a jurisdição baiana com especial destaque às minas de Araçuaí e do Fanado, Noya Pinto indica que: “Além das regiões de Jacobina e Rio das Contas, pertenceram à Bahia, até 1757, as minas de Araçuaí e as do Fanado, descobertas em 1727. Tudo indica que foram estas minas as mais ricas do complexo mineiro baiano” PINTO, Virgílio Noya. **O Ouro Brasileiro e o comércio anglo-português**: Uma contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII – São Paulo: Ed. Nacional, 1979. p. 82.

⁴²⁰ Acerca dos valores do ouro praticados na capitania de Minas Gerais no século XVIII, ver: CARRARA, Ângelo Alves. **Minas e Currais**: Produção Rural e Mercado Interno de Minas Gerais 1673-1807. Juiz de Fora: Editora UFJF, 2007. p. 73-75.

valores extremos que se reduziram nos anos que se seguiram ao de 1703 – e ainda assim descontarmos o potencial de supervalorização dos preços nas regiões de mineração que o relato de Antonil acerca da “Cultura e Opulência do Brasil” possa carregar no que se refere aos altos valores por ele apresentados – fica claro a grande disparidade dos valores pagos nas regiões de mineração pelo gado quando comparado aos valores adotados nas regiões de criatório, o que, em muito, compensava o envio do gado para as regiões de mineração, gado enviado de várias áreas da ampla região de criatório dos Sertões do Norte, mesmo daquelas porções mais ao norte que – a despeito das maiores distâncias que as separavam das regiões de mineração, quando comparadas às áreas de criatório das porções mais meridionais – também foram fortemente atraídas pelo ouro.

A busca pelo acesso ao ouro por meio do comércio de gado pode ser entendida como um fator que, a partir dos últimos anos do século XVII, ampliaram a dimensão estratégica do acesso a terras para o criatório nos Sertões do Norte que, foi uma importante região fornecedora de gado para as zonas de mineração, especialmente durante a primeira metade do século XVIII. A ampliação da dimensão estratégica do acesso a terras para o criatório nos Sertões do Norte no contexto da Idade do Ouro deve assim ser entendida como um dos fatores que, mesmo que de forma tangencial, atuou (especialmente nos primeiros anos do século XVIII) na promoção das disputas pelo controle da “Guerra do Açú”, conflito pela conquista de parcelas integrante dos “sertões de fora” que teve como um de seus panos de fundo o conflito entre mazombos e mascates que, a despeito de encontrar-se centrado nas rivalidades entre Olinda-Recife, expandiu-se para os sertões nas disputas pelo acesso a terras para o criatório.

Se a exploração do ouro impulsionou o processo de expansão da pecuária nos sertões da América portuguesa, seus impactos também favoreceram a expansão dos eixos de projeção da economia colonial nos circuitos atlântico que, para além do desenvolvimento de atividades voltadas a produção e exportação de bens coloniais destinados aos mercados europeus (como açúcar, madeiras, ouro, dentre outros), cuja contrapartida mercantil, em grande medida, constituía-se no envio de víveres e bens manufaturados (re)exportados para a colônia a partir da metrópole; expandiu-se também pela ampliação das conexões que, desde pelo menos meados do século XVII, ligavam de forma direta alguns dos principais portos da América portuguesa (como o porto do Recife) a portos africanos por meio do trato negreiro.⁴²¹

⁴²¹ Ao destacar as vinculações diretas entre os portos da América portuguesa com a África por meio do trato negreiro indicando como marco temporal meados do século XVII, referimo-nos ao desenvolvimento de operações de tráfico negreiro organizadas a partir dos portos americanos sem a intermediação de portos

Com o advento da mineração, as conexões movidas com os portos africanos – que, até então, atendiam fundamentalmente as demandas da economia açucareira – foram dinamizadas pelo surgimento dos novos núcleos mineradores que, ao ampliarem a demanda por força de trabalho cativa, atuaram como um importante fator de expansão do tráfico transatlântico de africanos que fez com que a “Idade do Ouro do Brasil” se configurasse como um período de forte ampliação da introdução de africanos no Estado do Brasil, e de aprofundamento do perfil escravista das sociedades coloniais que se expandiam pelos domínios portugueses na América.⁴²²

Ao mesmo tempo em que era um segmento mercantil lucrativo, que movia a ação de negociantes baseados no Estado do Brasil que participavam de seu financiamento e promoção a partir de espaços como os portos do Recife, Salvador e Rio de Janeiro, o tráfico transatlântico de africanos escravizados correspondia a um negócio complexo que envolvia a ativação de uma rede de operações que dinamizava uma série de atividades de produção e comércio que na colônia envolvia o cultivo e a produção de gêneros coloniais empregados como moedas de troca no trato com os portos negreiros africanos (como o fumo e a cachaça)⁴²³ e, também, de gêneros alimentícios como carnes, peixes e farinha, dentre outros gêneros comestíveis demandados para o emprego na alimentação dos africanos traficados entre os portos da África e da América.⁴²⁴

metropolitanos. Acerca do trato negreiro desenvolvido a partir dos portos da América portuguesa ver, entre outros trabalhos: VERGER, Pierre. **Fluxo e Refluxo:** do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de todos os Santos dos séculos XVII ao XIX. São Paulo: Corrupiu, 1987. ; ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes:** Formação do Brasil no Atlântico Sul - Séculos XVI e XVII. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

⁴²² Em termos comparativos com os períodos que lhe antecederam, o contexto que denominamos como Idade de Ouro do Brasil (que *grosso modo* corresponde à primeira metade do século XVIII) é marcado em seu conjunto por uma notável ampliação do número de desembarque de africanos escravizados nos portos da América portuguesa. Uma análise da base de dados do tráfico transatlântico de africanos escravizados (Disponível a consulta em: www.slavevoyages.org) indica, contudo, que a expansão do trato negreiro com destino à América portuguesa neste período não se deu de forma uniforme, ocorrendo unicamente no Estado do Brasil que tinha nos portos de Recife, Salvador e Rio de Janeiro as principais portas de entrada dos africanos escravizados na colônia. Não houve, portanto, nesta época uma efetiva dinamização do trato negreiro com os portos do Estado do Maranhão e Grão-Pará, região cuja dinamização de sua integração nos eixos atlânticos do comércio negreiro se daria, sobretudo, a partir de meados do século XVIII com a criação da Companhia Geral de Comércio do Grão Pará e Maranhão. Para efeito de comparação das dinâmicas de expansão do tráfico nas grandes regiões que formavam a América Portuguesa consultar o APÊNDICE C no qual dispomos o número de africanos que desembarcaram na América portuguesa entre 1691 e 1820.

⁴²³ Sobre a cachaça ou “geribita” e o tráfico negreiro em Angola no século XVIII ver: FERREIRA, Roquinaldo. Dinâmica do Comércio Intra-Colonial: Geribitas, Panos Asiáticos e Guerra no Tráfico Angolano de Escravos (Século XVIII). In: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda Baptista; GOUVÊA, Maria de Fátima Silva (org.). **O Antigo Regime nos Trópicos:** a Dinâmica Imperial Portuguesa (séculos XVI-XVIII). Rio de Janeiro: Record, 2001. p. 339-378. ; já sobre o Fumo na América portuguesa de forma mais ampla e o seu emprego no trato negreiro com a região da Costa da Mina ver: NARDI, Jean Baptiste. **O fumo brasileiro no período colonial.** São Paulo: Editora Brasiliense, 1996.

⁴²⁴ Para um melhor entendimento das complexas redes que envolviam o tráfico negreiro entre África e América desde a captura e escravização na África até o comércio de africanos nos portos de destino na América em estudo que tem como foco de análise a experiência do trato negreiro entre Angola e o Rio de Janeiro entre o

Acerca dos gêneros empregados na alimentação dos africanos escravizados ao longo da travessia atlântica, Luiz Felipe de Alencastro fala da constituição de uma “ração escravista” forjada ao longo das experiências negreiras no espaço atlântico que, especialmente a partir do XVII, uniram de forma estrutural os segmentos economicamente mais dinâmicos dos domínios portugueses na América a portos negreiros da África. Conforme Alencastro: “Composta de produtos americanos e africanos, de peixe e carne de baleia seca e salgada, difunde-se uma ‘ração escravista’ que forma um dos elementos constitutivos do espaço econômico unindo os portos luso-africanos aos enclaves da América portuguesa”.⁴²⁵

Por meio de uma associação entre os elementos destacados e a análise prévia acerca da “Guerra do Açú”, entende-se que a expansão da pecuária na região dos “sertões de fora” – que vivencia um grande impulso nos primeiros anos do século XVIII, contando neste processo com uma forte ação de membros integrantes ou associados à comunidade mercantil do Recife – insere-se no contexto da “Idade do Ouro do Brasil”, época em que vivenciaram-se profundas transformações que mudaram de forma notável as feições da América portuguesa em múltiplos aspectos.

Os impactos e transformações ocasionados pela exploração aurífera, conforme destacado, não se restringiram às regiões de mineração, na medida em que, a busca pelo ouro fomentou a criação e desenvolvimento de uma série de circuitos de produção e comércio que moveram e influenciaram múltiplos espaços na América portuguesa e intensificaram circuitos de comércio atlânticos como os que se desenvolviam com o reino – para onde destinava-se, em princípio, grande parte do ouro extraído nas regiões de mineração, fosse pelo envio na forma de tributos pagos ao Estado ou remessas particulares (legais ou contrabandeadas); e de onde provinham, entre outras mercadorias, grande parte dos bens manufaturados que chegavam à América portuguesa (fossem estes bens de origem reinol ou estrangeira) – e com regiões da África como os portos da área conhecida como Costa da Mina, trecho costeiro da África ocidental no qual encontravam-se importantes portos negreiros com os quais as praças de Recife e Salvador mantiveram intensas conexões durante a “Idade do Ouro” baseadas no comércio de gente, negócio no qual os negreiros estabelecidos na América portuguesa tiveram como um trunfo o emprego do tabaco cultivado em regiões da colônia vinculadas a estes dois

final do século XVIII e meados do século XIX ver: RODRIGUES, Jaime. **De costa a costa: Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)**. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

⁴²⁵ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul - Séculos XVI e XVII**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. p. 95.

portos e beneficiado de forma que encontrava larga acolhida nos mercados desta região da África.⁴²⁶

Controlada desde meados do século XVII pelos neerlandeses, a Costa da Mina também se converteu em uma via de escoamento do ouro extraído na América portuguesa, fosse por meio do comércio de contrabando que, de forma associada ao trato negreiro se desenvolvia na região com negociantes estrangeiros, ou pelo pagamento de taxas e tributos requeridos pelos neerlandeses para a liberação do comércio negreiro dos barcos oriundos da América portuguesa na região⁴²⁷.

É a partir deste cenário de transformações que nos propomos a discutir, alguns impactos destas mudanças no espaço regional formado por Pernambuco e capitanias que, em maior ou menor medida, encontravam-se sob sua influência, área que, em seu conjunto, levando em consideração o contexto das conquistas dos sertões pelo avanço da pecuária, encontrava-se nas primeiras décadas do contexto da “Idade do Ouro” em um processo de franca expansão territorial e diversificação de atividades econômicas.

Ao mesmo tempo em que corresponde a uma época de forte dinamização das atividades comerciais que, em muito, contribuiu para o fortalecimento das comunidades mercantis estabelecidas em algumas importantes praças da América portuguesa que, como o Recife, intermediavam o comércio interno e externo da América portuguesa, a “Idade do Ouro” é um período que, visto em perspectiva, caracteriza-se como uma época de crise do

⁴²⁶ Referimo-nos aqui ao denominado tabaco de terceira qualidade que, por não ter boa acolhida nos mercados europeus era a única qualidade de tabaco que legalmente se podia exportar da América portuguesa para a região da Costa da Mina. O tipo de beneficiamento dado ao tabaco na colônia, processado em forma de corda para a qual se empregava em sua manufatura um tipo de melaço, fazia-o muito apreciado na região Costa da Mina, de modo que, juntamente com outros bens, o tabaco oriundo da América portuguesa (especialmente aquele com origem na Bahia, considerado o de melhor qualidade) fosse adotado como uma das moedas de troca por meio da qual se adquiria escravos nos mercados negreiros da região da Costa da Mina. A boa acolhida do fumo da América portuguesa e o seu largo uso no comércio de escravos faziam com que a dita mercadoria também fosse cobrada como tributo aos negreiros luso-brasileiros pelos neerlandeses que controlavam o acesso aos portos da região. Sobre o comércio de escravos de Pernambuco com a Costa da Mina no contexto que se estende entre a expulsão dos neerlandeses de Pernambuco em meados do XVII e a criação da Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba em meados do XVIII em análise que leva e consideração a associação entre comércio negreiro na Costa da Mina, tabaco, ouro e açúcar ver: LOPES, Gustavo Acioli. **Negócio da Costa da Mina e Comércio Atlântico: Tabaco, Açúcar, Ouro e Tráfico de escravos: Pernambuco (1654-1760)**. 2008. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

⁴²⁷ Ao referir-se ao trato desenvolvido por negociantes estabelecidos na América portuguesa na região da Costa da Minas, Virgílio Noya Pinto destaca que: “Incalculável comércio realizavam os navios luso-brasileiros nas costas da África, tendo como base o tabaco. Ingleses, holandeses e franceses aguardavam com suas mercadorias os navios negreiros do Brasil e, em troca do tabaco – e também do ouro – uma quantidade de manufaturados como tecidos, ferro, armas e quinquilharias, entrava por esta via nos portos brasileiros principalmente no de Salvador, na Bahia.” PINTO, Virgílio Noya. *O Louro brasileiro e o comércio anglo-português. Uma contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1979. p. 201.

segmento açucareiro, especialmente quando se toma como referência o espaço produtor da região do Nordeste Açucareiro.

Em estudo no qual analisa a emergência e expansão ao longo do século XVIII de uma agricultura camponesa desenvolvida por segmentos pobres-livres na capitania geral de Pernambuco, Guillermo Palacios, ressalta o contexto de crise da *plantation* açucareira ao longo de grande parte do século XVIII, destacando que, em termos perspectivos, a economia açucareira de Pernambuco e capitanias vizinhas vivenciou, especialmente durante a primeira metade do século XVIII, uma notável crise ao mesmo tempo em que a agricultura de tabaco e de alguns gêneros alimentícios, desenvolvida em pequena escala por agricultores pobres-livres, vivenciou um importante crescimento na região. Conforme o autor:

[...] paralizada por conjunturas desfavoráveis no mercado mundial e dizimada por execuções judiciais promovidas por credores comerciais sobre grande parte das quadrilhas de escravos, a agricultura pernambucana enfrentou a crise da primeira metade do século XVIII – agravada pelo grande aumento do preço dos escravos no mercado interno –, mergulhando na estagnação, descapitalizando-se brutalmente pela venda forçada de escravos e reduzindo a produção de açúcar aos níveis mínimos indispensáveis para no melhor dos casos, manter pelo menos aceso o fogo dos engenhos. Entretanto, apesar da gravidade do momento, dois tipos de cultivo continuaram crescendo tranquilamente, intocados pela crise do escravismo: os alimentos e o tabaco.⁴²⁸

Com base na análise de Guillermo Palacios, entende-se que um dos fatores que influenciaram a crise vivenciada pela economia açucareira em Pernambuco na primeira metade do século XVIII corresponde à forte alta dos preços dos escravos que teve como um de seus motivadores o aumento da demanda por força de trabalho cativa gerada pela emergência dos mercados mineiros e os altos valores que neles passaram a ser pagos e que foram algumas das razões para o aprofundamento da crise da *plantation* açucareira que pode ser vislumbrada a partir da elevação dos valores pagos por escravos ao longo da primeira metade do século XVIII, fator que onerava substancialmente a reposição dos planteis das grandes unidades produtoras de açúcar e que deve ter atingido especialmente os pequenos e médios cultivadores de cana cujas produções encontravam-se vinculada às grandes unidades, ampliando significativamente seus custos e reduzindo suas margens de lucro.

Conforme tabela elaborada por Guillermo Palacios a partir de compilações que levam em consideração estimativas de valores médios pagos por escravos em portos de Pernambuco e Bahia entre 1700 e 1740, o autor identificou que, se por volta 1700 o valor médio de um escravo nas regiões portuária da porção centro-norte do Estado do Brasil

⁴²⁸ PALACIOS, Guillermo. **Campesinato e escravidão no Brasil: Agricultores livres e pobres na Capitania Geral de Pernambuco (1700-1817)** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2004. p. 41-42.

giravam em torno de 40\$000rs a 50\$000rs, esse valor ampliou-se em termos nominais de forma significativa ao longo dos anos, atingindo por volta de 1710 o valor médio de 100\$000rs; 180\$000rs por volta de 1720 e 200\$000rs por volta de 1740⁴²⁹.

Unidas de forma estrutural às costas africanas desde o século XVII, as regiões açucareiras da América portuguesa – cuja principal base da força de trabalho já encontrava-se no início do século XVIII, fortemente assentada na exploração do trabalho de africanos escravizados – foram diretamente afetadas pela grande ampliação dos preços dos cativos; fator que correspondeu a um agravante da crise que afetava o segmento açucareiro desde últimas décadas do século XVII, em função da emergência do açúcar antilhano que, para além dos impactos gerados pela diminuição dos preços do açúcar nos mercados europeus em razão da concorrência, repercutiu na perda de mercados para as zonas produtoras de açúcar da América portuguesa⁴³⁰.

Levando em consideração o conflito e polarização entre mazombos e mascates em Pernambuco à época em que se dava a emergência das zonas de mineração e a isto associarmos as já destacadas consequências econômicas geradas pela exploração do ouro na economia colonial, entende-se que a especificidade do antagonismo entre integrantes dos segmentos de produção e comércio possa ter contribuído como um fator de amplificação dos impactos econômicos sofridos pelo segmento açucareiro de Pernambuco e capitanias vizinhas quando comparado àqueles sofridos em outra importante região produtora e exportadora de açúcar, a Bahia, onde – ao contrário da crescente oposição que se desenvolveu em Pernambuco no período *post bellum*, e que se acirrou por uma série de aspectos na fase inicial da Idade do Ouro – os interesses do segmento açucareiro encontraram-se fortemente associados aos interesses dos grandes negociantes locais que, assim como alguns dos grandes negociantes do Recife da época, atuavam de forma direta no trato negreiro com portos africanos.⁴³¹

⁴²⁹ PALACIOS, Guillermo. **Campesinato e escravidão no Brasil**: Agricultores livres e pobres na Capitania Geral de Pernambuco (1700-1817) Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2004. p. 51.

⁴³⁰ Sobre a economia açucareira nas Antilhas entre meados do século XVII e meados do século XVIII ver: CANABRAVA, Alice Piffer. **O açúcar nas Antilhas** (1697-1755). São Paulo: Instituto de Pesquisas Econômicas, 1981.

⁴³¹ Ao referir-se à relação entre os interesses do segmento açucareiro e dos interesses mercantis sediados na Bahia entre o século XVII e o início do século XVIII, Ray Flory e David Grant Smith destacam a associação na Bahia entre os interesses dos grandes produtores e grandes negociantes locais, indicando que: “The image of Bahian society that emerge is far from one characterized by a rigid division between merchants and planters. It is better visualized as a continuum in which the local elite was set off from the rest of the population by an ill-defined and permeable barrier constructed from requirements of wealth, land ownership, family connections, and other intangible criteria. The social space between men Who functioned solely as merchants and the established planter aristocracy was occupied by a hybrid social type, the Merchant-planters, some of whom had crossed boundary into the elite, while others for one reason or another remained

Ao considerarmos o cenário apresentado, é possível deduzir os impactos sofridos pelo setor açucareiro durante a Idade do Ouro, período que, como um todo, em termos perspectivos, correspondeu a uma época de crise para a economia açucareira. Em trabalho no qual analisa a relação entre o comércio negreiro desenvolvido a partir de Pernambuco com a Costa da Mina e sua associação com as culturas açucareira e fumageira, Gustavo Acioli, indica, contudo, que o período de efetiva crise do segmento açucareiro em Pernambuco – após uma sensível recuperação dos impactos causados pela emergência do açúcar antilhano, motivada pelo aumento dos preços do produto no mercado europeu entre os últimos anos no XVII e os primeiros do XVIII – somente se apresenta a partir dos anos de 1730, época em que a exclusão de traficantes de Pernambuco no abastecimento dos mercados mineiros com escravos teria reduzido o acesso ao ouro que, por ser empregado no trato negreiro com a Costa da Mina, teria reduzido, por sua vez, o acesso a escravos nesta região da África por parte dos traficantes de Pernambuco.

Conforme Acioli a associação destes fatores com uma redução dos preços do açúcar na década de 1720, teria rompido um equilíbrio que, em âmbito regional, garantira – a despeito da alta dos preços dos escravos que se processava desde os primeiros anos do século – uma base de acesso a força de trabalho cativa pelo segmento açucareiro da capitania, lastreada no trato negreiro com a Costa da Mina desenvolvido a partir da agência de negociantes estabelecidos em Pernambuco e Paraíba.

Conforme Gustavo Acioli, os impactos decorrentes da exclusão de traficantes da região no fornecimento de escravos para as zonas de mineração e a consequente limitação do acesso ao ouro, romperam circuitos de forma que:

A falta de ouro diminuía o poder de compra dos negreiros de Pernambuco na África Ocidental. Menos escravos adquiridos, menor fornecimento às minas e, logo, menos ouro fluía para a capitania, e assim por diante. A abundância do tráfico com a região africana supra-equatorial [Costa da Mina] gerava uma externalidade positiva para o setor açucareiro. Parte dos escravos (os que não serviam para as minas, como diziam as autoridades) permanecia na capitania. [...] Enquanto o açúcar pôde pagar preços compatíveis com o pago nas áreas auríferas (dado que se adquiriam os escravos com o resultado das safras), a economia teve um novo fôlego que durou três décadas. Quando sobreveio a queda nos preços, verifica-se, concomitantemente, um refluxo das reexportações de escravos para as minas. Isso pode ter significado um aumento nos preços dos escravos, à medida em que os traficantes do Recife contavam cada vez

outside.” FLORY, Rae; SMITH, David Grant. Bahian Merchants and Planters in the Seventeenth and Early Eighteenth Centuries. *Hispanic American Historical Review*, Duhran, v. 58, n. 4, p. 571-594, nov.1978. p. 593.

menos com o mercado mineiro. A crise açucareira, portanto, teve mais este elemento a aprofundá-la.⁴³²

Se a primeira metade do século XVIII corresponde a uma época que em seu conjunto é marcada como um período de crise para o segmento açucareiro, destaca-se que a crise vivenciada pelo dito segmento em Pernambuco também se apresenta como um processo de perda de seu peso como um espaço açucareiro em meio ao conjunto dos espaços produtores e exportadores de açúcar na América portuguesa, o que se torna evidente ao se traçar um paralelo entre as exportações de açúcar de Pernambuco e da Bahia no início e no final da conjuntura da Idade do Ouro. Se conforme Gustavo Acioli:

No biênio 1701-2, a Bahia exportou 648.900 arrobas de açúcar, perfazendo a média de 324.450 arrobas por ano. A estimativa para a produção de Pernambuco à altura é de 207.612, ou seja, 64% das exportações da cabeça do Estado do Brasil. Cerca de 1710, a produção pernambucana equivalia a 85% da baiana.⁴³³

Os dados apresentados por Guillermo Palacios relativos às exportações de açúcar em meados do século XVIII, quando comparados às cifras apresentadas por Acioli referentes à primeira década do século XVIII, para além de indicarem a grande redução da quantidade de açúcar exportado por essas duas regiões quando comparadas aos volumes exportados do início do século, apontam ainda para a grande distância que passou a separar estes dois importantes espaços que desde o século XVI se desenvolveram como as duas principais regiões açucareiras da América portuguesa; pois, segundo Palacios, a Bahia: “[...] em 1760 exportava 200 mil arrobas de açúcar contra apenas 8 mil de Pernambuco”⁴³⁴. Diante do quadro de retração apresentado, Palacios indicou que a efetiva recuperação do segmento açucareiro em Pernambuco da conjuntura de crise que marcou a primeira metade dos setecentos:

[...] somente viria no último quarto do século XVIII, com a reestruturação dos mecanismos de domínio monopólico da economia agrária regida por Lisboa e com

⁴³² LOPES, Gustavo Acioli. **Negócio da Costa da Mina e Comércio Atlântico: Tabaco, Açúcar, Ouro e Tráfico de escravos: Pernambuco (1654-1760)**. 2008. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008. p.79-80.

⁴³³ *Ibid.*, p. 28.

⁴³⁴ PALACIOS, Guillermo. **Campesinato e escravidão no Brasil: Agricultores livres e pobres na Capitania Geral de Pernambuco (1700-1817)** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2004. p. 55. Mesmo que o baixo volume exportado por Pernambuco possa, por ventura, ser justificado por uma conjuntura momentânea de crise motivada, por exemplo, por secas, e que o valor de 8 mil arrobas exportados em 1760 não condiga como os valores médios exportados pela região neste período, a grande disparidade entre os valores exportados por Bahia e Pernambuco, evidenciam a distancia que por volta de meados do século XVIII passou a separar estas duas regiões no que tange a seus pesos no conjunto de espaços produtores de açúcar na América portuguesa.

uma importante injeção de recursos, sobretudo escravos, realizada por intermédio das companhias pombalinas de comércio.⁴³⁵

Em consonância com o quadro apresentado por Palacios acerca da crise do segmento açucareiro, a análise que Gustavo Acioli desenvolve sobre a economia de Pernambuco e de seu posicionamento no conjunto das possessões portuguesas do espaço atlântico ao longo da centúria que se estende da expulsão dos neerlandeses em 1654 ao início da ação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba em 1760, conclui com o entendimento de que:

A trajetória da economia da capitania de Pernambuco ao longo de um século [1654-1760], tendo por referência a relação entre a produção exportável (local ou alhures) e o tráfico de escravos e a cultura do tabaco, revela como a capitania passou de um dos centros fulcrais do império atlântico português à condição intermediária. [...] Por outro lado, viu-se que a mercancia escravista com a Costa da Mina e a fumicultura contribuíram para certo desafogo da capitania frente a condições adversas, mas que, não obstante, não puderam evitar o seu deslocamento para uma posição secundária e, mesmo, acompanharam-no.⁴³⁶

Destacado o processo de retração (em termos absolutos e relativos) vivenciado pelo segmento açucareiro de Pernambuco durante uma significativa parte do século XVIII, há que se ressaltar que, ao mesmo tempo, vivenciava-se regionalmente uma dinamização de outras atividades econômicas. Conforme Guillermo Palacios, ao longo do século XVIII, na região do Nordeste Açucareiro e áreas a ele territorialmente contíguas, ao mesmo tempo em que vivenciava-se uma redução do cultivo de cana para a produção de açúcar, também se dava a expansão da agricultura de alimentos e do cultivo de gêneros como o tabaco que, por estímulos regionais ou externos expandiram-se na região com base em pequenas unidades produtora nas quais o trabalho, em grande medida, desenvolvia-se a partir da ação de trabalhadores pobres-livres às margens das grandes unidades de produção de açúcar que a época retraíam-se.

Para além do abastecimento das demandas dos mercados da região para os quais as culturas de alimentos preferencialmente destinavam-se, algumas destas culturas passaram a encontrar uma boa inserção em circuitos mercantis ativados ao longo conjuntura da Idade do

⁴³⁵ PALACIOS, Guillermo. **Campesinato e escravidão no Brasil: Agricultores livres e pobres na Capitania Geral de Pernambuco (1700-1817)** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2004. p. 55. OBS: Palacios indica neste trecho que a recuperação da economia açucareira de Pernambuco somente se daria no último quartel do século XVIII em função das ações da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba criada à época do consulado pombalino. Acerca desta instituição cabe, contudo, destacar, que foi criada no ano de 1759 e extinta no ano de 1780. Sobre esta companhia ver: RIBEIRO JÚNIOR, José. **Colonização e Monopólio no Nordeste do Brasileiro**. São Paulo: Hucitec, 2004.

⁴³⁶ LOPES, Gustavo Acioli. **Negócio da Costa da Mina e Comércio Atlântico: Tabaco, Açúcar, Ouro e Tráfico de escravos: Pernambuco (1654-1760)**. 2008. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008. p. 205.

Ouro, como destacado no caso do tabaco, fortemente empregado no trato negreiro com a Costa da Mina e de alguns alimentos que – em função do crescimento demográfico vivenciado na colônia (de forma ampla) e em seus principais centros urbanos (de forma específica) a partir da conjuntura da Idade do Ouro – foram estimuladas ao longo do século XVIII como: “[...] resposta às necessidades dos núcleos urbanos em expansão, às melhorias dos transportes, à abertura de estradas, à interiorização da economia monetária.”.⁴³⁷

Ao identificar o crescimento destas atividades na região ao mesmo tempo em que em âmbito regional vivenciava-se um processo de retração da *plantation* açucareira, Palacios entende que:

O vazio deixado pela crise das plantações ofereceu condições favoráveis para a expansão marginal de estruturas produtivas e de formas de organização social que não dependiam do trabalho de escravos e eram capazes – ainda que pela sua própria precaridade – de se adaptar com agilidade às oscilações de um mercado que demandava basicamente tabaco para comprar escravos e mantimentos para alimentá-los.⁴³⁸

Por concentrar sua abordagem especialmente na análise da agricultura de gêneros alimentícios e de culturas como o tabaco (e na sequência o algodão) que ganharam dimensão mercantil em conjunturas diversas ao longo do século XVIII e com uma base espacial de análise fortemente focada em um território compreendido basicamente pela faixa costeira do Nordeste Oriental e zonas próximas em que desenvolviam-se a grande agricultura açucareira e a pequena agricultura de gêneros exportáveis e de subsistência que corresponde ao foco de sua análise; a abordagem de Palacios acaba por não conferir grande destaque a um setor econômico que, assim como a pequena agricultura, também vivenciou uma ampla expansão em meio ao contexto em que regionalmente se dava a retração do segmento açucareiro: a pecuária; atividade econômica que no século XVIII vivenciou uma amplificação de sua base

⁴³⁷ LINHARES, Maria Yedda Leite. **História do abastecimento:** uma problemática em questão (1530-1918) Brasília: BINAGRI, 1979. p. 109. Acerca das transformações em âmbito demográfico vivenciadas na América portuguesa ao longo do século XVIII que corresponderam a uma importante base para a expansão da produção e cultivo de gêneros alimentícios e que em parte foram estimuladas a partir dos impulsos deflagrados pela mineração no início do século XVIII e conferiram à colônia um perfil demográfico, social e econômico bem mais amplo e diverso daquele que se apresentava antes do advento do ouro, Maria Yedda Leite Linhares indica que: “Em decorrência da economia mineira, ao encerrar o século XVIII já apresentava a colônia uma população superior a três milhões de habitantes, segundo estimativas feitas, uma organização social mais complexa do que aquela que caracterizava o mundo rural da cana-de-açúcar e um sistema administrativo senão mais eficiente, pelo menos altamente centralizado. Já despontavam algumas cidades, possuindo a colônia em seu conjunto 63 vilas e oito centros urbanos. Em 1805, o Rio de Janeiro já possuía cerca de 50 mil habitantes, ‘ai incluída a tropa, os frades as freiras e vagabundos, estes em número de 800’. Salvador a capital da Bahia, contava com 45.600 habitantes, Recife com 30 mil, São Luis com 22 mil e São Paulo com 16 mil. Por esta época tinha o Rio de Janeiro 126 casas de comércio e a Bahia 76.” LINHARES, *op.cit.*, p. 60.

⁴³⁸ PALACIOS, Guillermo. **Campesinato e escravidão no Brasil:** Agricultores livres e pobres na Capitania Geral de Pernambuco (1700-1817) Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2004. p. 55.

de exploração mercantil sendo base para a oferta, entre outros produtos, de um gênero alimentício de destaque (a carne), que, em função de fatores como a crescente expansão demográfica vivenciada na América portuguesa ao longo do século XVIII, teve sua demanda fortemente ampliada e que, juntamente com outros produtos da pecuária, deu margem ao desenvolvimento e expansão de circuitos econômicos que possibilitaram o estabelecimento de conexões das regiões de criatório com uma série de mercados.

Levando em consideração que os processos de expansão das fronteiras da pecuária responsáveis pela formação dos Sertões do Norte desenvolveram-se a partir da agência, do financiamento e dos interesses de sujeitos estabelecidos em espaços como a região do Nordeste Açucareiro, entende-se que, especialmente ao longo da Idade do Ouro, (quando a expansão da economia do criatório ganha impulso) a pecuária deve ser percebida como uma das bases econômicas a serem levadas em consideração para o entendimento das dinâmicas regionais em curso no momento em que o segmento açucareiro vivenciava um processo de retração.

Com base nestas observações e nos aspectos destacados nas obras de Palacios e Acioli, entende-se que pensar Pernambuco no século XVIII, nos impõe, além da busca em fugir a um olhar açucarocentrado sobre a economia regional – sem que isso implique uma desconsideração do peso e do valor do segmento açucareiro, cuja expressividade não se restringia à dimensão econômica, refletindo-se também no ordenamento político e social da região – pensá-lo a partir de uma dimensão espacial que não se encontre limitada pelas fronteiras territoriais de natureza política (que à esta época eram, em termos gerais, extremamente imprecisas e permeáveis) da capitania de Pernambuco, mas pensá-lo a partir de uma dimensão espacial mais dilatada que para além dos sertões de criatório da própria capitania de Pernambuco, incluía os sertões da pecuária de outras capitanias que viveram sob influência de interesses cuja centralidade, em maior ou menor medida, encontrava-se estabelecida em espaços como a região do Nordeste Açucareiro e a praça do Recife.

Pensar a pecuária no século XVIII dentro desta perspectiva regional nos leva a tomar como uma de nossas referências de análise (para além do espaço dos Sertões do Norte) o espaço da capitania geral de Pernambuco, base territorial ampla cujos alicerces de formação, a despeito de terem sido lançados no século XVII, efetivamente se expandiram e consolidaram-se ao longo do século XVIII em um processo que, além da expansão territorial resultante da conquista dos sertões pelo avanço das fronteiras da pecuária, envolveu a inclusão (em conjunturas distintas) das capitanias do Rio Grande e da Paraíba à órbita de

efetiva influência do governo de Pernambuco como capitanias subalternas – somando-se assim à capitania do Siará Grande (subalterna ao governo de Pernambuco desde meados do século XVII) – e da incorporação da donataria de Itamaracá ao território da capitania de Pernambuco⁴³⁹, o que resultou na formação de um espaço que, em sua máxima amplitude territorial, que foi alcançada em meados do século XVIII, estendia-se ao longo da margem esquerda do rio São Francisco pelos sertões até a altura do rio Carinhanha, limitando-se ao sul com territórios da capitania de Minas Gerais e da Bahia e a sudoeste com territórios da capitania de Goiás, e pelo litoral expandindo-se pelo vasto trecho costeiro que se estende entre fozes dos rios São Francisco e Parnaíba. Este espaço, em maior ou menor medida, correspondeu à base territorial preferencial para a ação e expansão, ao longo do século XVIII, dos interesses econômicos de membros da comunidade mercantil do Recife que, tal como os integrantes de suas congêneres nos principais centros da América portuguesa, tiveram na Idade do Ouro um período de ampliação de suas bases de ação e fortalecimento de seus interesses que, dentro desta base regional, também atuavam nos circuitos que envolviam a exploração mercantil da economia do criatório.⁴⁴⁰

Ao buscarmos destacar as dinâmicas da pecuária em meio a esta realidade de dimensão regional, e visando ressaltar a multiplicidade das atividades que nela desenvolviam-se e os interesses que impulsionaram-nas – entendemos como um imperativo a compreensão das bases de circulação no espaço de pecuária dos Sertões do Norte por meio de um exercício para o qual tomaremos como referência a identificação de alguns de seus principais eixos de

⁴³⁹ Enquanto a incorporação da capitania do Rio Grande como capitania subalterna de Pernambuco se dá do início do século XVIII, época em que o Rio Grande era uma importante base de expansão da pecuária, e período de fortalecimento da comunidade mercantil do Recife que, conforme vimos, expandia seus negócios pelos sertões do criatório em meio à conjuntura da guerra do Açú; a incorporação da Paraíba como governo subalterno bem como a integração territorial de Itamaracá se dão em meados do século XVIII época que, após décadas de crise do principal segmento econômico da região foi marcada pela busca do estabelecimento de um regime de monopólio de comércio na região pela companhia pombalina cujas bases de ação e controle mais intensiva, se deram sobre as capitanias de Pernambuco e Paraíba.

⁴⁴⁰ A despeito de não se dar no mesmo nível de acirramento vivenciado em Pernambuco, a ascensão econômica de alguns membros da comunidade mercantil do Rio de Janeiro também deu margem a conflitos no século XVIII entre integrantes da elite senhorial e membros da ascendente comunidade mercantil do Rio de Janeiro (formada em grande medida por negociantes reinóis estabelecidos na colônia) nos momentos em que estes últimos passaram a pleitear o acesso a postos de destaque na administração local, que eram considerados pela elite senhorial do Rio de Janeiro de acesso exclusivo de seus membros. Acerca destes conflitos no Rio de Janeiro ver: FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Fidalgos e parentes de pretos: notas sobre nobreza principal da terra do Rio de Janeiro (1600-1750)*. FRAGOSO, João Luis Ribeiro; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. (org.) **Conquistadores e negociantes: Histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007. p. 33-120. ; e SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. *Famílias e negócios: A formação da comunidade mercantil carioca na primeira metade do setecentos* In: FRAGOSO, João Luis Ribeiro; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. (org.) **Conquistadores e negociantes: Histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007. p. 225-264.

comunicação, caminhos constituídos e franqueados ao longo dos processos de expansão da pecuária a partir do litoral açucareiro e dinamizados pelos circuitos de comércio ativados pela economia de mineração que, ao entrecortarem os Sertões do Norte, conectando suas sub-regiões entre si e estas aos principais centros consumidores para os quais destinavam-se boa parte de sua produção em forma de animais vivos ou outros subprodutos da pecuária, correspondem a bases que nos ajudarão a compreender, dentro de uma dimensão regional dilatada, algumas dinâmicas e interesses que perpassavam a exploração econômica da pecuária dos Sertões do Norte ao longo do século XVIII.

3.2.2 As redes de circulação nos sertões do criatório: os caminhos das boiadas e os eixos de exploração econômica da pecuária nos Sertões do Norte no século XVIII

Aos vinte e nove de setembro do ano de 1746, falecia na “casa ou oficina” de Luis da Costa – situada no porto do Aracati, localidade à época pertencente ao termo da vila de São José de Ribamar de Aquiraz na capitania do Siará Grande – Manoel Carvalho Resende⁴⁴¹. Em meio aos bens do falecido que foram recolhidos pelo juiz ordinário, o licenciado Apolinário Gomes Pessoa, encontrava-se uma canastra na qual o defunto guardara seu testamento que, poucos meses depois, a pedido de seu testamenteiro, o tenente coronel Claudio de Souza Brito, veio a ter sua cópia registrada em um livro de notas do tabelião da vila de Aquiraz⁴⁴².

Uma análise do dito testamento, escrito a 18 de novembro do ano de 1738 no sítio das Lagoas – distrito do Papagaio da comarca de Sabará, capitania das Minas Gerais – nos

⁴⁴¹ Conforme o documento de referência, indica-se que Manuel Carvalho Resende falecera “nas casas ou officina” de Luis da Costa. Nos portos fluviais das capitanias do Rio Grande, Siará Grande e São José Piauí que longo do século XVIII destacaram-se pela produção e exportação de carnes salgadas (como foi o caso do porto do Aracati situado na ribeira do Jaguaribe) “oficina” era um dos temos que denominava os estabelecimentos em que, após o abate do gado, desenvolviam-se as atividades relacionadas à produção e beneficiamento de sub-produtos do gado como as carnes salgadas.

⁴⁴¹ Todas as informações referentes a Manuel Carvalho Resende encontram-se dispostas em: “Testamento LanSado em notas a Requerimento do Tenente Coronel Claudio de Souza Brito In: APEC; Setor Cartorial; Fundo: Cartório de Quixeramobim; Série Notas; Caixa: 01; Livro de Notas Nº 1; f. 60-63.

⁴⁴¹ “Fon” e “Nagô” são denominações de grupos étnico-culturais da região da África ocidental que, *grosso modo*, foram enviados à América a partir dos portos negreiros da região da Costa da Mina.

⁴⁴¹ A indicação de que possuía uma roça no sítio da Onça (e não um sítio no qual possuía roças) apontam que os vínculos de Manuel Carvalho Resende com a terra se davam provavelmente na qualidade de arrendatário ou por meio de algum vínculo precário de natureza similar. ao longo do século XVIII destacaram-se pela produção e exportação de carnes salgadas (como foi o caso do porto do Aracati situado na ribeira do Jaguaribe) “oficina” era um dos temos que denominava os estabelecimentos em que, após o abate do gado, desenvolviam-se as atividades relacionadas à produção e beneficiamento de sub-produtos do gado como as carnes salgadas.

⁴⁴² Todas as informações referentes a Manuel Carvalho Resende encontram-se dispostas em: “Testamento LanSado em notas a Requerimento do Tenente Coronel Claudio de Souza Brito In: APEC; Setor Cartorial; Fundo: Cartório de Quixeramobim; Série Notas; Caixa: 01; Livro de Notas Nº 1; f. 60-63.

leva a deduzir que Manuel Carvalho Resende, homem solteiro, sem filho reconhecido e natural da ilha de Santa Maria no arquipélago dos Açores, tivesse o distrito do Papagaio na capitania de Minas Gerais como base de residência na América portuguesa a época em que registrou seu testamento, pois além de ter sido o local deste registro, era neste distrito que localizava-se o sítio da Onça, onde declarava possuir uma roça com cultivos variados. Para além da “roça”, Manuel Carvalho Resende indicava possuir dois escravos: (João, de nação Fon, e Antonio Nagô⁴⁴³), uma carabina, duas colheres de prata, um tacho de cobre, meia dúzia de pratos de estanho, três foices, três machados, duas enxadas e algumas criações.

Os poucos bens declarado (que, a priori, revelam o perfil de um sujeito de poucas posses, mas que ainda assim possuía dois escravos a seu serviço) e a ausência de referência no testamento à posse de algum bem de raiz, quando associados ao perfil de Manuel Carvalho Resende (um migrante na América, solteiro, sem filhos) cuja única indicação de um bem de natureza fixa correspondia a uma “roça”, bem de natureza efêmera localizada em um sítio que, pela falta de indicação, certamente não lhe pertencia⁴⁴⁴, revelam a realidade de um sujeito sem raízes no território que, quando confrontada ao amplo elenco de localidades nas quais constituiu testamenteiros, demonstram que a trajetória deste ilhéu – entre sua chegada à América, passando por seu estabelecimento no distrito do Papagaio na capitania das Minas Gerais, até a sua morte no porto do Aracati na capitania do Siará Grande – foi marcada por uma ampla mobilidade ao longo de caminhos que interligavam os vastos Sertões do Norte às grandes áreas de agricultura no litoral da Bahia e Pernambuco e às áreas de mineração das Minas Gerais, capitania na qual Manoel Carvalho Resende constituía testamenteiros: no distrito do Papagaio, nas vilas de Sabará e Vila Rica do Ouro Preto, nas localidades de São Romão e Traituba; e nas regiões do rio das Velhas e do rio de São Francisco.

Fora da capitania das Minas Gerais, Resende constituía testamenteiros em uma ampla região que incluía: a cidade de Salvador e os campos de Cachoeira na capitania da Bahia; o Rio Grande⁴⁴⁵; a capitania da Paraíba; o Piauí; a região do Jaguaribe na capitania do

⁴⁴³ “Fon” e “Nagô” são denominações de grupos étnico-culturais da região da África ocidental que, *grosso modo*, foram enviados à América a partir dos portos negreiros da região da Costa da Mina.

⁴⁴⁴ A indicação de que possuía uma roça no sítio da Onça (e não um sítio no qual possuía roças) apontam que os vínculos de Manuel Carvalho Resende com a terra se davam provavelmente na qualidade de arrendatário ou por meio de algum vínculo precário de natureza similar.

⁴⁴⁵ Dado a ausência de especificação no documento de que a dita localidade corresponderia à “capitania do Rio Grande” (que a priori nos parece ser o espaço indicado no testamento), e a possibilidade de que “Rio Grande” também possa fazer referência a alguma localidade ou região específica situada ao longo do “Rio Grande” (importante curso fluvial de Minas Gerais), dúvida que não nos foi possível esclarecer através dos testamenteiros nela constituídos (Francisco da Rocha e o Cel. Custodio Leite Peixoto, sobre os quais não nos foi possível identificar nenhuma referência) optamos por deixar claro, nesta nota, a imprecisão que recai sobre esta localidade, como forma de evitar algum erro em sua identificação.

Siará Grande; a ribeira do Pajeú e os sertões dos Rodelas⁴⁴⁶ da capitania de Pernambuco; capitania esta que, por também ser indicada de forma específica como um local em que foram constituídos testamenteiros, entende-se que a referência a “Pernambuco” no testamento reporte-se às regiões da capitania mais próximas ao litoral.

Entendendo que a constituição de testamenteiros indica, além da existência de relações entre o constituinte e os constituídos, a expressão da possibilidade de falecimento em uma dada localidade na qual se buscava indicar sujeitos que pudessem garantir, entre outros aspectos, algumas das últimas vontades do defunto – como a observância de alguma igreja de preferência para o sepultamento e o hábito (veste de natureza devocional) com o qual gostaria de ser enterrado – a constituição de testamenteiros por parte de Manuel Carvalho Resende em uma série de localidades expressam que sua vida na América portuguesa era marcada por andanças entre múltiplos espaços que, projetados no território e lidos à luz da conjuntura em que viveu, revelam que a trajetória deste ilhéu na América portuguesa foi fortemente marcada pelo trânsito ao longo dos caminhos que conectavam as regiões de mineração da capitania das Minas Gerais aos Sertões do Norte.

Considerando que “Conduzir rebanhos de cavalos, mulas e bois para atender as necessidades de abastecimento de carne e força animal das minas, ganhou destaque como meio de vida durante todo o período de mineração”⁴⁴⁷ nos é possível deduzir que a constituição de testamenteiros no conjunto das regiões acima elencadas indiquem que a trajetória de Manuel Carvalho Resende na América portuguesa, muito provavelmente, encontrava-se marcada pelo desenvolvimento de relações comerciais que, a partir da Idade do Ouro, promoveram ligações que estabeleceram e mantiveram intensas conexões entre as zonas de mineração e várias regiões de pecuária que formavam dos Sertões do Norte

O desempenho de atividades mercantis por parte de Manuel Carvalho Resende – que deveria desenvolver-se na qualidade de um típico mascate que mercadejava em miúdo, tendo, provavelmente, como um dos eixos para o desenvolvimento de suas atividades mercantis o transporte e o comércio de gado pelos sertões – é possível de ser deduzido em parte (na falta de informações mais concretas) por meio das referências às dívidas ativas e passivas que possuía quando elaborou seu testamento. Conforme o documento, é possível identificar que na região de Poções do Pegabem⁴⁴⁸, Resende seria devedor da quantia de

⁴⁴⁶ Como sertões dos Rodelas, denominava-se, a esta época, grosso modo região correspondente à margem esquerda do São Francisco situada acima de Cabrobó, território que atualmente pertence à Bahia, mas a esta época integrava a capitania de Pernambuco.

⁴⁴⁷ VIEIRA Jr. Antonio Otaviano. **A Inquisição e o Sertão**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2008. p.146.

⁴⁴⁸ Não nos foi possível identificar a que espaço a dita localidade corresponda.

12\$700rs, fruto da compra de um pouco de pano de linho a Afonso da Costa, e de seis patacas pela compra de seis varas de algodão a Manoel Alves. Manuel Carvalho Resende declarava ainda que o ajudante José Gomes Rabelo, morador no sítio da Taboquinha, lhe seria devedor de uma vaca, que a ele deveria ser dada em retribuição a uma outra que Resende previamente lhe dera; já Inácio Correia, homem pardo assistente no Serro Frio, devia a Resende a quantia de quinze oitavas de ouro (correspondendo cada oitava ao valor de 1\$500rs), procedentes de um capado e de um tacho de cobre que Resende lhe vendera⁴⁴⁹; em Ribeirão dos Fornos, no termo de Vila Rica do Ouro Preto, Manuel Carvalho Resende indica ainda que tinha por devedores Antonio do Rego (devedor da quantia de quatro oitavas e um cruzado de ouro, correspondendo a oitava ao valor de 1\$200rs) e Domingos Ferreira Serra (devedor da quantia de duas oitavas de ouro, correspondendo a oitava ao valor de 1\$200rs) dívidas resultantes, em ambos os casos, de vendas não especificadas que Resende fizera aos dois sujeitos indicados.

Se a relação dos bens que possuía e a dívidas declaradas no testamento apontam para a dedução do perfil de um homem que comerciava a miúdo pelos sertões, a identificação de alguns sujeitos indicados como seus testamenteiros em algumas localidades, revelam, por sua vez, que Manuel Carvalho Resende possuía uma boa rede de relações que, na capitania das Minas Gerais, incluía, entre outros nomes: João Fernandes de Oliveira que – se já era uma figura de destaque nas minas pelo desempenho de atividades que envolviam a arrematação de contratos, o desenvolvimento de atividades mercantis e de exploração aurífera quando foi constituído em 1738 como testamenteiro de Manuel Carvalho Resende na Vila Rica de Ouro Preto – ganhou notoriedade a partir do ano de 1740 quando, pela primeira vez, tornou-se contratador dos diamantes.⁴⁵⁰

Na vila de Sabará, dois dos três testamenteiros constituídos por Manuel Carvalho Resende são indicados com o posto de capitão mor, indicativo de que tratavam-se de sujeitos de projeção na sociedade local.⁴⁵¹ Na localidade de São Romão – zona de pecuária situada na região do rio Urucuia, afluente do São Francisco no noroeste da capitania das Minas Gerais – um dos dois testamenteiros nomeados por Resende, foi Manuel Pereira da Cunha que, conforme Aparecido Pereira Cardoso, após as sedições que ocorreram no ano de 1736 por

⁴⁴⁹ Mesmo que não nos seja possível identificar de forma clara, supomos que o termo “capado” refira-se a algum animal castrado.

⁴⁵⁰ O João Fernandes de Oliveira a que nos referimos é pai do filho homônimo que, entre outros aspectos, ganhou notoriedade, por seu relacionamento com Chica da Silva. Acerca de João Fernandes de Oliveira (pai e filho) ver: *Contratadores de Diamante* (In): FURTADO, Júnia Ferreira. **Chica da Silva e o Contratador dos Diamantes**: O outro lado do Mito. São Paulo: Companhia das Letras, 2003. p. 73-102. Na Vila Rica de Ouro Preto, além de João Fernandes de Oliveira, Manuel Carvalho Resende também constituiu como seu testamenteiro o tenente Gregório de Matos Lopo.

⁴⁵¹ Refiro-me aqui aos capitães mores José Ferreira Brasão e Manoel Pereira da Costa

motivações fiscais nos sertões de criatório no norte da capitania das Minas Gerais, teve no ano de 1737 seu nome incluído em uma lista de vinte pessoas qualificadas como aptas a serem incumbidas à cobrança da capitação nos sertões da região, o que indica que o testamenteiro de Manuel Carvalho Resende em São Romão seria um potentado de destaque na região.⁴⁵²

Fora da capitania das Minas Gerais, as redes de relações de Manuel Carvalho Resende, tomando como referência seus testamenteiros, também contavam com figuras de poder político e/ou econômico em suas respectivas regiões. A despeito da não identificação de maiores dados acerca de grande parte deles, entre seus testamenteiros encontravam-se dois capitães mores no Piauí⁴⁵³, um capitão mor na ribeira do Pajeú⁴⁵⁴ e um coronel no Rio Grande⁴⁵⁵. Na capitania do Siará Grande (onde indica no testamento de forma específica a região do rio Jaguaribe), além do tenente coronel Claudio de Souza Brito, (que registrou seu testamento no livro de notas)⁴⁵⁶, Manuel Carvalho Resende também constituía como testamenteiro Antonio Lopes de Andrade, coronel das tropas de cavalaria do distrito dos Cariris Novos no sul da capitania; já na capitania de Pernambuco, um dos testamenteiros nomeado foi Domingos Ferreira Maciel.

Com base no estudo de George de Souza sobre a comunidade mercantil do Recife entre meados do século XVII e meados do XVIII, nos foi possível identificar que Domingos Ferreira Maciel (que já era falecido no ano de 1744) tratava-se de um reinol que fez parte da comunidade mercantil do Recife, onde fixou residência após estabelecer-se previamente na capitania das Minas Gerais. Em Pernambuco, Domingos Ferreira Maciel foi dono de fazendas de gado no sertão, teve uma atuação econômica marcada pela arrematação de contratos de dízimos de gados no sertão e pela manutenção de comércio com as Minas Gerais baseado na venda de escravos e cavalarias, negócio em que provavelmente atuava em parceria com seu irmão, Brás Ferreira Maciel que, além de ter atuado por algumas vezes como oficial da

⁴⁵² CARDOSO, Aparecido Pereira. **Havia alguma sombra da forma antiga das minas**: memória e rebelião no sertão do rio São Francisco, Minas Gerais – 1736. 2013. Dissertação (Mestrado em História e Cultura Social) – Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Franca, 2013. p. 157-158.

⁴⁵³ Tratam-se dos capitães mores Antonio Fernandes de Araújo e Manuel Pereira Leal.

⁴⁵⁴ Capitão mor Constantino de Oliveira

⁴⁵⁵ Coronel Custódio Leite Peixoto

⁴⁵⁶ Na cópia do testamento registrada no Livro de Notas de Aquiraz, a indicação do tenente coronel Claudio de Souza Brito encontra-se erroneamente escrita como: tenente coronel “Carlos” de Souza Brito, o que certamente corresponde a um erro de escrita, seja no documento original, seja em sua cópia.

câmara do Recife (o que indica seu prestígio perante a comunidade local) também atuou no comércio com as zonas de mineração a partir de Pernambuco.⁴⁵⁷

Mesmo que não nos seja possível identificar com bases documentais a natureza dos laços que ligavam Manuel Carvalho Resende aos sujeitos por ele constituídos como seus testamenteiros, uma análise do conjunto de dados levantados a partir do registro de seu testamento desenvolvida por meio de uma leitura à luz do contexto em análise nos possibilita deduzir que os laços de Resende, ao menos com alguns de seus testamenteiros, encontravam-se assentado em relações econômicas em meio às quais Resende possa ter atuado como uma figura de intermediação do comércio desenvolvido pelos sertões entre agentes estabelecidos nos centros mercantis do litoral, nas regiões de criatório dos Sertões do Norte e nas regiões de mineração, seja na qualidade de um pequeno comerciante situado na base de redes mercantis que conectava mercados na colônia, ou mesmo na prestação de serviços a fazendeiros e comerciantes envolvendo o transporte de bens como escravos, gado e/ou mercadorias variadas entre algumas regiões, tratando-se assim de um dos muitos “anônimos” que tendo o comércio pelos sertões como base, viviam entre, idas e vinda, a percorrer os caminhos que conectavam as regiões de criatório dos Sertões do Norte e importantes centros mercantis do litoral às regiões de mineração; caminhos que, ao serem percorridos por múltiplos sujeitos (como: mascates, boiadeiros e escravizados) para o desenvolvimento do comércio de uma série de bens e produtos pelos sertões, correspondiam a importantes vias de acesso ao ouro.

Situadas em porções interioranas, isoladas do litoral não somente pelas distâncias, mas também pelas dificuldades de acesso impostas pela topografia nas regiões em que o litoral ficava-lhes mais próximo, as regiões de mineração da capitania das Minas Gerais, eram acessíveis ao comércio com outras regiões basicamente a partir de três grandes vias de comunicação: os denominados “Caminho Velho” e “Caminho Novo” que conectavam-lhes a núcleos da região centro-sul da colônia; e o denominado “Caminho Geral do Sertão”, eixo de conexão das zonas de mineração com parcelas das porções mais ao norte da América portuguesa que, conforme o elenco de locais em que Manuel Carvalho Resende constituiu testamenteiros, foi aquele ao longo do qual percorreu sua trajetória na colônia.

Acerca destas três grandes vias de conexão das zonas de mineração com outras regiões da colônia, um documento anônimo do início do século XVIII informa que:

⁴⁵⁷ Acerca dos irmãos Brás e Domingos Ferreira Maciel ver: SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos & Mofatras: O grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 – c. 1759)**. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012. p. 383-384; p. 398-399.

Estes são os caminhos que reduzidos a três, são todos os que entram nas minas, a saber o primr.º de São Paulo e também comum ao Rio de Janeiro [...] O segundo que abriu Gracia Rois em direitura do Rio de Janeiro à Minas (dado q' esteja aberto). O terceiro o do rio de São Fran.co comum também a Bahia, Pern.co, Maranhão, e mais partes.⁴⁵⁸

O relato dá conta de que o Caminho Geral do Sertão tinha o rio São Francisco como eixo de conexão entre as regiões de mineração e as porções setentrionais da colônia, pois era para ele que, em pontos diversos (a depender das regiões em que originavam-se) convergiam uma série de caminhos que, das porções setentrionais da América portuguesa, demandavam as regiões de mineração.

A despeito de bem mais extenso que os denominados “Caminho Velho” (percurso que a partir de São Paulo e Parati atingia às regiões de mineração⁴⁵⁹); e “Caminho Novo” (aberto no ano de 1707 por Garcia Rodrigues, mais curto que o Caminho Velho e que ligava as novas regiões de mineração de forma direta à cidade do Rio de Janeiro⁴⁶⁰) cujos percursos, em grande medida, eram feitos em territórios marcados por topografia acidentada e regiões de mata fechada, o Caminho Geral do Sertão tinha suas vantagens ressaltadas por Antonil que, ao referir-se a ele, destacava que o caminho pelo rio São Francisco seria: “[...] muito melhor do que o do Rio de Janeiro e o da vila de São Paulo, porque posto que mais comprido, é menos dificultoso, por ser mais aberto para as boiadas, mais abundante para o sustento e mais acomodado para as cavalgaduras e para as cargas.”⁴⁶¹

Para além de originar-se de um olhar para o comércio com as minas que partia da Bahia (não correspondendo nesta medida a um opinião desinteressada)⁴⁶², a maior

⁴⁵⁸ “INFORMAÇÕES sobre as Minas do Brasil”. In: **Anaes da Biblioteca Nacional**, v. 57, Rio de Janeiro: Oficina Gráfica da Biblioteca Nacional, 1935. p. 174.

⁴⁵⁹ Ao tratar acerca do Caminho Velho, que tinha como pontos de partida São Paulo e Parati por vias que na sequência de seus dois pontos de partida convergiam para um caminho comum; Antonil destaca acerca do caminho iniciado em São Paulo que: “Gastam comumente os paulistas, desde a vila de São Paulo até as minas gerais dos Cataguás, pelo menos dous meses, porque não marcham de sol a sol, mas até o meio-dia, e quando muito até uma ou duas horas da tarde” ANTONIL, André João. **Cultura e opulência do Brasil**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1982. p. 181-182.; Já sobre a via que partia por terra de Parati (incluindo o percurso por barco entre o Rio de Janeiro e Parati), Antonil informava que: “Em menos de trinta dias, marchando de sol a sol, podem chegar os que partem da cidade do Rio de Janeiro às minas gerais, porém raras vezes sucede poderem seguir esta marcha, por ser o caminho mais áspero que o dos paulistas” ANTONIL, *op.cit.*, p.184.

⁴⁶⁰ Conforme Antonil por meio do Caminho Novo que partia da cidade do Rio de Janeiro adentrando a baía de Guanabara, era possível atingir as regiões das Minas Gerais entre 10 e 12 dias. Ver: ANTONIL, *op. cit.*, p.186.

⁴⁶¹ ANTONIL, *op. cit.*, p. 187.

⁴⁶² Reitor do colégio Jesuíta de Salvador por duas vezes e Provincial da Companhia de Jesus no Brasil entre os anos de 1705 e 1709, João Antonio Andreoni (o Antonil) representava uma instituição que em meio ao processo de expansão e organização do espaço de pecuária dos Sertões do Norte, constituiu fortes interesses relacionados à pecuária e ao comércio de gado, interesses que, para além de outras ações e aquisições, tem como importante marco a concessão (no início do século XVIII) do amplo patrimônio fundiário amealhado por Domingos Afonso Sertão no território do Piauí, que foi legado em testamento pelo sertanista ao colégio

conveniência do Caminho Geral do Sertão apontada Antonil, ao comparar os caminhos que conduziam às Minas Gerais, tomava como importante referência o envio de gado que correspondeu a uma das principais bases do comércio que se manteve pelo Caminho Geral do Sertão entre Minas Gerais e as capitanias mais setentrionais durante grande parte do século XVIII, pois conforme estudo acerca da política de abastecimento na capitania das Minas Gerais ao longo dos setecentos, Flavio Marcus da Silva ressaltou que, a despeito da constituição e consolidação de zonas de criatório no próprio território da capitania das Minas Gerais, as regiões de criatório pertencentes as capitanias situadas ao norte das Minas Gerais corresponderam, especialmente ao longo da primeira metade do século XVIII, a importantes bases para o suprimento das demandas de gado da dita capitania, indicando que:

Durante a primeira metade do século XVIII, embora as autoridades estimulassem a pecuária em regiões mais próximas dos centros mineradores, era do sertão da comarca do Rio das Velhas – bem como da Bahia, de Pernambuco e de outras regiões nordestinas – que vinham a maior parte das boiadas que abasteciam a capitania mineira.⁴⁶³

Se vantajoso para a condução de gados, a configuração espacial do Caminho Geral do Sertão – seja por alongar-se por territórios que em função do relevo e vegetação eram bem mais abertos, ou por se tratar de uma via para a qual convergiam caminhos diversos – também tornava-o o caminho para as Minas Gerais que apresentava maiores dificuldades de controle por parte das autoridades, configurando-se, por esta razão, em uma importante via para os descaminhos do ouro, pois conforme Ângelo Carrara:

Segundo uma informação possivelmente de meados da década de 1720, [os descaminhos do ouro pelo Caminho Geral do Sertão] podiam tomar três vias: 1º) descendo de canoa o São Francisco até um porto que permitisse seguir para Sergipe, Salvador ou o recôncavo, sem passar por Jacobina, onde havia casa de fundição; 2º) tomando a mesma direção, margeando o São Francisco, e por terra conduzindo-se para Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte ou Ceará; e 3º) pelo sertão do Parnaguá, no Piauí, e daí para o Maranhão.[...] Esses diferentes roteiros do contrabando constituíam via de mão dupla, pela qual as mercadorias importadas pelas minas também eram transportadas.⁴⁶⁴

As maiores dificuldades em controlar o acesso às Minas Gerais por meio do Caminho Geral do Sertão deram margem inclusive a sua interdição por parte das autoridades

Jesuíta de Salvador em 1711, com todos os rebanhos, escravos e benfeitorias, o que conferiu ao núcleo da Companhia de Jesus estabelecida na Bahia uma ampla base de poder no espaço de criatório do Piauí. Ver: “TESTAMENTO de Domingos Affonso Certão, Descobridor do Piauhy”. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, Rio de Janeiro, v.20, p. 140-150, 1857. .

⁴⁶³ SILVA, Flávio Marcus da. **Subsistência e Poder: A política do abastecimento alimentar nas Minas setecentistas**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008. p. 83.

⁴⁶⁴ CARRARA, Angelo Alves. **Minas e Currais: Produção Rural e Mercado Interno de Minas Gerais 1673-1807**. Juiz de Fora: Editora UFJF, 2007. p. 119-120.

que, na intenção de impor um maior controle fiscal e evitar os descaminhos do ouro, buscaram, durante os primeiros anos do século XVIII, coibir o comércio que por meio do caminho pelo São Francisco, fazia-se entre as Minas Gerais e as capitanias situadas ao norte, ressaltando-se, contudo, que esta interdição não se impôs ao comércio de gado que correspondia a uma das principais bases do comércio que se estabelecia pelo Caminho Geral do Sertão com a capitania das Minas Gerais que, durante a Idade do Ouro, teve nas zonas de criatório integrantes da grande região de pecuária dos Sertões do Norte (da qual parte de seus territórios fazia parte) o principal espaço fornecedor de gado situado fora de territórios de sua jurisdição.⁴⁶⁵

Para o Caminho Geral do Sertão convergia uma série de outros caminhos que, além de cruzarem ao longo de seus percursos algumas sub-regiões de criatório, conectavam-se também com vias que ligavam zonas de pecuária aos importantes centros no litoral como as regiões do Nordeste Açucareiro e do Recôncavo Baiano, para onde também destinavam-se importantes parcelas do gado criado nos Sertões do Norte.

A grande concentração populacional nos núcleos urbanos e unidades produtoras das regiões do Nordeste Açucareiro e do Recôncavo Baiano correspondia à base de uma ampla demanda por carne que fazia destas regiões os principais mercados consumidores das áreas de criatório que formavam os Sertões do Norte, negócio cuja relevância é possível de parcialmente ser vislumbrado em uma análise da pauta de algumas reuniões do senado da câmara da cidade de Salvador ocorridas no ano de 1718 que tiveram como ponto de discussão as conveniências referentes à abertura de caminhos que visavam facilitar a condução de gado da capitania do Siará Grande e do território do Piauí para Capoame, feira de gado situada próxima a Salvador na qual negociavam-se os animais oriundos dos sertões destinados a atenderem as demanda de carne da população da cidade de Salvador e da região do Recôncavo Baiano⁴⁶⁶.

⁴⁶⁵ Ao referir-se à busca em proibir o comércio com as minas por meio do Caminho Geral do Sertão, que foi seguidamente reiterada até o ano de 1713, Ângelo Carrara destaca que, após ser originalmente imposta no ano de 1699: “Esta proibição foi reafirmada pelo Regimento das Minas, de 19 de abril de 1702. Em seu artigo 14, o Regimento estabelecia que o gado da Bahia deveria ser registrado na Guardamoria, e que os escravos só poderiam vir do Rio de Janeiro. Desse modo, apenas o gado era permitido de entrar.” CARRARA, Angelo Alves. **Minas e Currais: Produção Rural e Mercado Interno de Minas Gerais 1673-1807**. Juiz de Fora: Editora UFJF, 2007. p. 125.

⁴⁶⁶ Acerca das consultas efetuadas na câmara de Salvador no ano de 1718 referentes à abertura de caminho que ligasse a ribeira do Jaguaribe (por meio do Rio Salgado) com o rio São Francisco visando o envio de gado à feira de Capoame ver os termos de vereação referente aos dias 01/10/1718; 27/10/1718; 05/11/1718; 16/11/1718 disponíveis em: PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR, **Documentos Históricos do Arquivo Municipal**: Atas da Câmara 1718-1731. Salvador: Empresa gráfica da Bahia, 1985. p. 08-15.

Acerca da proposta referente ao Piauí, em 1718 discutia-se no senado da câmara de Salvador as conveniências da abertura de novas vias de comunicação que, pelas cabeceiras dos rios Itaim e Canindé (no território do Piauí) em demanda ao rio São Francisco visavam reduzir as jornadas do gado criado no Piauí rumo a Bahia que, ao serem feitas em cerca de 50 dias de viagem em um dos casos apresentados, poderiam passar a ser cumpridas em cerca de 20 dias.

A diminuição substancial do tempo de percurso que se apresentava, mostrava-se ainda mais importante ao considerarmos os fortes laços que, ao longo do século XVIII, uniam à Bahia as regiões de criatório do Piauí: território cuja formação e incorporação como um espaço de pecuária a partir do final do século XVII foi fortemente pautado por incursão das frentes de expansão dos “sertões de dentro” de forte influência baiana. Os laços apontados fizeram com que boa parte do território do Piauí, especialmente a sua porção centro-sul, se mantivesse ao longo de todo o século XVIII sob forte influência baiana, sendo uma importante base para o fornecimento de gado, entre outros mercados, para a feira de Capoame de onde justifica-se a abertura de novos caminhos para o Piauí ser um assunto de interesse dos oficiais da câmara de Salvador, instituição que (tal qual suas congêneres) tinha entre suas prerrogativas e base de ação, a regulação, fiscalização e promoção de políticas de abastecimento do município o que envolvia as discussões referentes à busca pela facilitação e ampliação do acesso de rebanhos às feiras nas quais negociava-se o gado destinado a suprir as demandas do município por carne.⁴⁶⁷

As consultas feitas em vereanças da câmara de Salvador no ano de 1718 dão conta ainda dos planos movidos por moradores da região do Jaguaribe na capitania do Siará Grande, referentes à abertura de um caminho que ligasse o rio Salgado (afluente do rio Jaguaribe) ao rio São Francisco onde se faria a travessia do território de Pernambuco (na margem esquerda do rio) ao território baiano (na margem direita), visando com esta medida facilitar o acesso do gado da região do Jaguaribe à feira de Capoame, o que contrariava os interesses do coronel Garcia D’Ávila Pereira.

Importante potentado baiano, senhor de vastas sortes de terra voltadas ao criatório, terras especialmente concentradas no Piauí e nos sertões do São Francisco, o coronel

⁴⁶⁷ Sobre a feira de Capoame, ver: HENRIQUE, Juliana da Silva. **A feira de Capoame: Pecuária, Territorialização e Abastecimento** (Bahia, século XVIII). 2014. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014. Já sobre Câmara de Salvador e sua atuação políticas voltadas ao abastecimento da cidade no século XVIII ver: SOUSA, Avanete Pereira. **Poder Local, Cidade e Atividades Econômicas: (Bahia, século XVIII)**. 2003. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

Garcia D'Ávila Pereira (o então senhor da casa da Torre) se via prejudicado pelo fato de que a nova via que se pretendia abrir entre os rios Salgado e São Francisco cruzaria suas terras, razão pela qual, por meio de petição, provocara a câmara de Salvador a manifestar-se acerca da questão. Entre alguns dos “práticos do sertão” consultados pelos oficiais da câmara para darem seus pareceres acerca da questão estava Antonio Bento da Cruz que, ao discordar da abertura do novo caminho, ressaltava os danos e prejuízos que a passagem dos gados causariam às terras e ao gado criado nas fazendas de Garcia D'Ávila Pereira e de seus arrendatários, e argumentava que:

[...] as faz.das de Jagoribê tem mais coveniencia em as Levarem p.^a a Pernambuco por Terem Som.te treze dias de viagem p.^a aquella praça e de mais q a Cam.ra da mesma cid.e de Pernambuco lhes ha de prohibir por terem gr.de imcomodo da Sahida do gado p.^a esta Bahia ⁴⁶⁸

Diante das justificativas apresentadas, Antonio Bento da Cruz sugeria que os criadores do Jaguaribe interessados em enviar seus gados para a Bahia poderiam seguir enviando-os por meio da via pela qual até então os mandava: a estrada do Pajeú que acreditamos tratar-se de um trecho do denominado “Caminho do Capibaribe” um dos dois caminhos que, nas primeiras décadas do século XVIII, estendia-se de Olinda e Recife até o rio São Francisco em demanda às Minas; pois acerca destes dois caminhos Hugo Bonifácio indica que:

A primeira rota, chamada “Caminho do Capibaribe”, se estendia até as nascentes [do rio Capibaribe], cortando o território hoje paraibano, atingia a ribeira do Pajeú, municípios de Itapetim e São José do Egito, atualmente, e por ela seguia até o brejo do Gama, por onde seguia em direção a Cabrobó, à margem do São Francisco. O outro caminho, conhecido como “Caminho do Ipojuca”, acompanhava o vale do rio desse nome e alcançava em seguida o do Moxotó, atingindo o rio São Francisco ⁴⁶⁹.

Ao identificar que o curso do rio Pajeú correspondia a parte de um caminho que de Recife e Olinda estendia-se rumo ao São Francisco, entendemos que este trecho do “Caminho do Capibaribe” a que Hugo Bonifacio se refere, correspondente à Estrada do Pajeú, indicada por Antonio Bento da Cruz como a via pela qual, até o final da década de 1710, os criadores de gado do Jaguaribe enviavam seus gados à Bahia, estrada que, da região do

⁴⁶⁸ PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR, **Documentos Históricos do Arquivo Municipal**: Atas da Câmara 1718-1731. Salvador: Empresa gráfica da Bahia, 1985. p. 09.

⁴⁶⁹ BONIFÁCIO, Hugo Demétrio Nunes Teixeira. **Nas rotas que levam às Minas**: Mercadores e homens de negócio da capitania de Pernambuco no comércio de abastecimento da região mineradora no século XVIII. 2012. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2012. p. 86. Ao identificar que o curso do rio Pajeú correspondia a parte de um caminho que do São Francisco estendia-se para Recife e Olinda, entendemos que o mesmo rio, fosse acessado por criadores da região do Jaguaribe através do território da Paraíba de onde demandariam o Pajeú.

Jaguaribe, seria atingida provavelmente por meio do acesso a territórios das regiões das cabeceiras dos rios Piranhas Piancó.

Outro sujeito que também deu seu parecer acerca da questão foi capitão João Lopes Fiúza. Importante homem de negócio em Salvador que, entre outros setores, atuou no trato negreiro com a Costa da Mina e foi senhor de engenho no Recôncavo Baiano, João Lopes Fiúza foi consultado pela câmara na qualidade de “prático do sertão”, o que certamente justificava-se em razão de ser ele senhor de terras no rio Salgado que se buscava abrir como via do novo caminho entre a bacia do Jaguaribe e o São Francisco⁴⁷⁰ e, de forma contrária a Antonio Bento da Cruz, defendia que:

[...] o caminho q novam.te prestendem He m.to conviniente por Ser mais breve e melhores passagens e q pello caminho antigo por onde vinha o d.º gado athe agora huma consederavel predae como elle depoente tem expremetada na faz.da q poSue no d.to Jaguaribê.⁴⁷¹

Por ressaltar que a abertura da nova estrada prejudicaria o coronel Garcia D'Ávila Pereira, indicar que não seria conveniente o envio de gado da região do Jaguaribe para a Bahia pelas queixas que poderia suscitar em Pernambuco e, de forma contraditória ao argumento anterior, sugerir que os interessados no Jaguaribe em enviar seus gados à Bahia o seguissem fazendo pela estrada do Pajeú, fica claro que Antonio Bento da Cruz advogava em favor dos interesses do coronel Garcia D'Ávila Pereira que trouxera a discussão à Câmara de Salvador; e que o capitão João Lopes Fiúza, conforme as informações sobre ele apresentadas, advogava em causa própria e dos mais interessados em favorecer a expansão das vias de

⁴⁷⁰ O capitão João Lopes Fiúza recebeu duas sesmarias na capitania do Siará Grande, a primeira pedida em parceria com seu irmão, Nicolau Lopes Fiúza, no rio Salgado e a eles concedida a 27/08/1704 e a segunda pedida em parceria com Francisco Gonçalves Fiúza (provável parente) na região do rio Jaguaribe em 20/12/1706. Acerca de Nicolau Lopes Fiúza, destacamos que, além da sesmaria pedida em parceria com seu irmão, Nicolau ainda foi beneficiário de mais 04 sesmarias na capitania do Siará Grande o que demonstra o interesse constituído pelos Lopes Fiúza no espaço de criatório da capitania do Siará Grande cabendo ainda acrescentar que todos os pedidos por eles feitos se deram entre os anos de 1704 e 1707 que, conforme vimos, foi o período em que – em paralelo com a corrida pelo ouro nas Gerais – também se deu um verdadeiro “rush” por terras na capitania do Siará Grande com especial enfoque na região da ribeira do Jaguaribe. Os dados referentes às duas sesmarias recebidas por João Lopes Fiúza na capitania do Siará Grande e daquelas recebidas por seu irmão Nicolau Lopes Fiúza, encontram-se disponíveis na plataforma SILB sob os códigos de referência: CE0098; CE0118; CE0119; CE0252; CE0259; CE0266. ver: <http://www.silb.cchla.ufrn.br>. Acesso em: 12. jun. 2018. Sobre João Lopes Fiúza e seu irmão mais velho que também foi um importante negociante estabelecido em Salvador, ver as referências a eles feitas em: FLORY, Rae; SMITH, David Grant. *Bahian Merchants and Planters in the Seventeenth and Early Eighteenth Centuries*. **Hispanic American Historical Review**, Duhran, v. 58, n. 4, p. 571-594, nov.1978. Acerca da participação dos irmãos Lopes Fiúza no comércio negreiro transatlântico ver: SOUZA, Cândido Eugênio Domingues de. *Tráfico e Traficantes: Poder e riqueza dos traficantes de escravos da Cidade da Bahia (1700-1750)*. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 25, 2009, Fortaleza, **Anais do XXV Simpósio Nacional de História**. Fortaleza: UFC, 2009. p. 01-10.

⁴⁷¹ PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR, **Documentos Históricos do Arquivo Municipal**: Atas da Câmara 1718-1731. Salvador: Empresa gráfica da Bahia, 1985. p. 12.

acesso do gado criado na ribeira do Jaguaribe para a Bahia. Entendemos assim que o que se colocava em questão, mais do que propriamente as melhores conveniências ao fornecimento de gado para a cidade de Salvador e a região do Recôncavo Baiano, era, antes de tudo, uma disputa por estes importantes mercados.

Se a abertura de novas vias de comunicação e escoamento do gado e outros produtos pelos sertões correspondia à base de disputas que mobilizava os interesses de agentes envolvidos na exploração econômica da pecuária, o controle sobre estes caminhos também tratava-se de uma importante base de poder nos sertões do criatório conforme se pode observar nas ações levadas a cabo pelo já mencionado coronel João de Barros Braga que, no ano de 1728, encontrava-se atuando na cobrança de tributos e no controle da passagem de gado e escravos na travessia do rio São Francisco.

Em carta escrita a 10 de setembro de 1728 ao governador de Pernambuco (Duarte Sodré Pereira), o então vice-rei do Estado do Brasil, Vasco Fernandes César de Menezes, refere-se às queixas feitas por criadores de gado que teriam sido vítimas dos:

[...] excessos e violências que experimentam na passagem das suas boiadas no rio de São Francisco porque encarregando Vossa Senhoria [Governador de Pernambuco] ao Coronel João de Barros Braga, morador em uma ilhota que está no meio dela, a cobrança de duzentos réis por cada cabeça de rês, oitocentos réis por cavalo e dez tostões por escravo, que impôs para a finta dessa capitania se executa esta diligência com tanta incivilidade que muitos que em caminho tiveram notícia dela retrocederam e tornaram a recolher-se e os que passaram foram obrigados a pagar e por não terem dinheiro se lhes tem rematado escravos e gado por tão diminuto preço que só é aquele que o dito coronel quer fazendo esta arrecadação por si e por outrem, sem forma alguma de juízo⁴⁷²

Na carta ao governador de Pernambuco, o vice rei informava ainda acerca dos procedimentos adotados por João de Barros Braga que prejudicavam a condução dos gados, indicando que: “[...] os índios e cães que conserva espantam algumas boiadas fazendo que tomem a correnteza do rio donde morrem por esta causa muitas reses que aproveita depois, sendo este o seu fim; e que os ditos índios só a êle obedecem não se sujeitando ao missionário”⁴⁷³

Se levarmos em consideração que as travessias entre as margens do rio São Francisco (em função do volume e extensão do rio) faziam-se em pontos específicos, onde a travessia era facilitada por aspectos físicos como a presença de ilhas: que por esse motivo correspondiam a pontos estratégicos para o estabelecimento de bases cobrança de tributos que

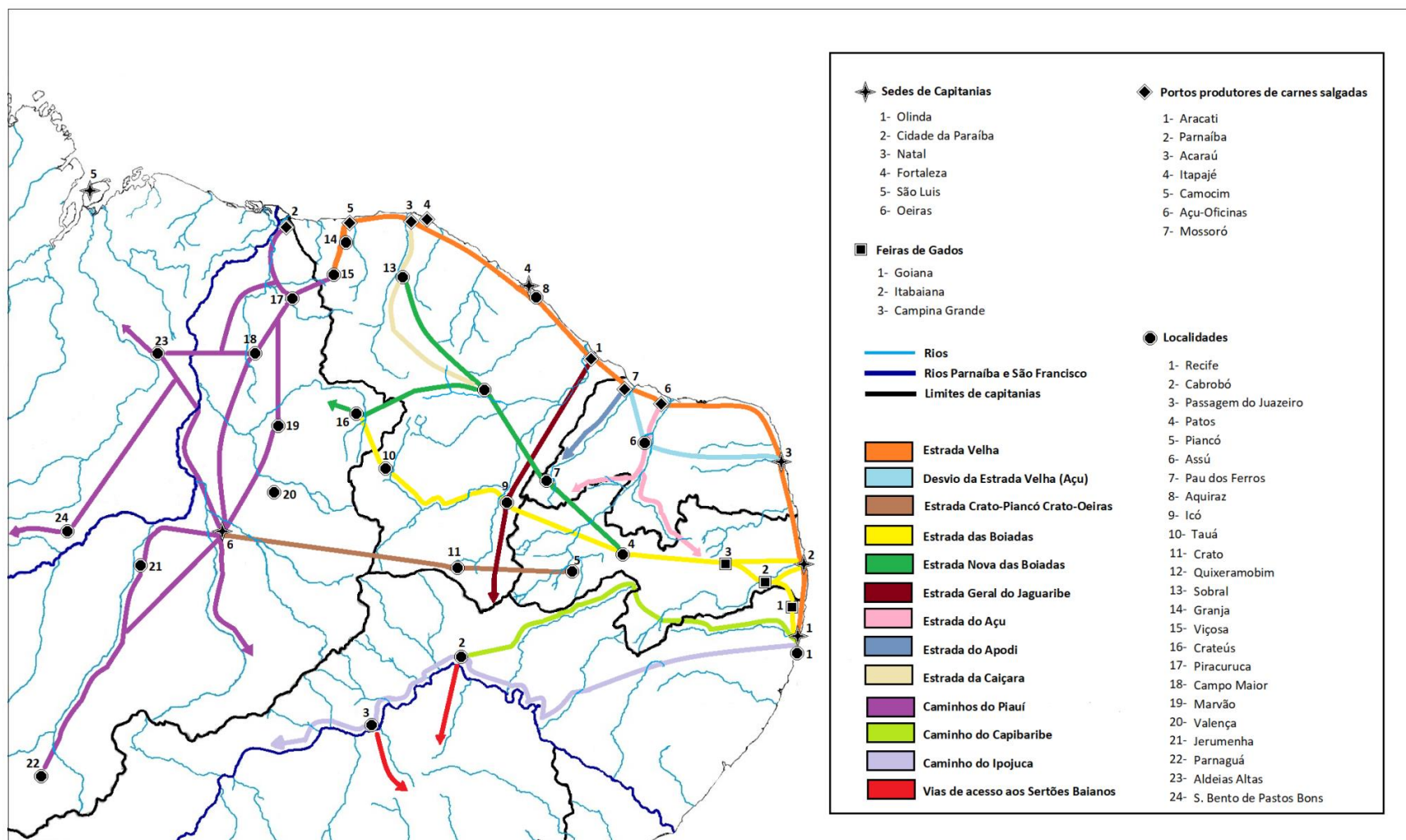
⁴⁷²MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E SAÚDE, **Documentos Históricos**. v. 86. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1949. p. 26.

⁴⁷³ *Ibid.*, p. 27.

buscavam regular e explorar economicamente a circulação de gado e outras mercadorias que se fazia pelos sertões; que, no caso em apressa, a travessia correspondia à saída de gado do território de Pernambuco; é possível entender que as ações de João de Barros Braga (que conforme destacado, atuou no processo de conquista e expansão da pecuária de forma associada a sujeitos e grupos fortemente vinculados aos interesses mercantis da praça do Recife) além do emprego da força em favor de interesses próprios, também possam ser percebidas, dentro de uma análise mais ampla, como uma estratégia que, em termos de mercado, pudesse corresponder à busca impor uma limitação ao direcionamento de gado para outros mercados.

A condução de gado para outros mercados como a Bahia (ou mesmos as Minas), acessível a partir da travessia do São Francisco, poderia dar margem à falta ou maior carestia de gado na região do Nordeste Açucareiro, que correspondia ao espaço preferencialmente atendido pelas fazendas de gado de grande parte das zonas de criatório situada entre a costa leste-oeste e o grande cordão de chapadões formado pelo planalto da Borborema, a chapada do Araripe, a serra Grande e a serra da Ibiapaba que, *grosso modo*, correspondiam aos espaços das capitanias do Siará Grande, Rio Grande e Paraíba, importantes parcelas das regiões de criatório dos denominados “sertões de fora”. Este aspecto fica mais claro ao observarmos a disposição das principais vias que cruzavam as porções setentrionais dos Sertões do Norte, que, além das regiões de criatório das capitanias destacadas, também integrava regiões de criatório de espaços como as capitanias Pernambuco e parte do Piauí; vias que correspondiam em grande medida a estradas formadas ao longo dos processos das guerras de conquista destes sertões que se encontram representadas no mapa 10.

Mapa 10 – Principais estradas que cruzavam as porções setentrionais dos Sertões do Norte



Fonte: Mapa elaborado pelo autor

Entre as estradas que apresentam esta configuração destaca-se a “Estrada Velha” sobre a qual cabe tecer algumas considerações. Com expansão e interiorização da pecuária, a Estrada Velha perdeu sua exclusividade como via de comunicação de destaque entre o Maranhão e os principais centros do Estado do Brasil e sofreu algumas alterações em seu percurso como a interiorização do trecho entre o Natal e os sertões das ribeiras do Açu e Apodi. O processo de conquista dos sertões promoveu também uma integração do aldeamento da Ibiapaba as regiões de criatório do Piauí, o que deu margem a disputas no início do século XVIII, em meio às quais, foi pleiteada a incorporação da Ibiapaba ao Piauí; disputas que ao fim consolidaram a Ibiapaba como pertencente à capitania do Siará Grande, correspondendo assim um importante marco de limite entre o Estado do Brasil e o Estado do Maranhão e Grão-Pará.⁴⁷⁴

Além da Estrada Velha, três das principais vias que cruzavam os territórios das ditas capitanias apresentavam disposição leste-oeste que, em parte, expressa a polarização exercida pela região do Nordeste Açucareiro sobre a economia de pecuária das ditas capitanias sendo elas as vias conhecidas como: Estrada das Boiadas, Estrada Nova das Boiadas e Estrada Crato-Piancó Crato-Oeiras.

Sobre a última estrada mencionada, formada por dois trechos abertos em momentos distintos e que tinham por ponto de convergência a vila do Crato, na região da chapada do Araripe (que por intermédio do eixo formado por estas duas vias ligava-se a Piancó na Paraíba e a Oeiras no Piauí) cabe ressaltar as especificidades deste núcleo central que se destacava entre outros aspectos pela produção de rapadura, gênero que ativou circuitos de comércio regionais que, juntamente com outras atividades de produção e comércio, deram

⁴⁷⁴ Fundado oficialmente no ano de 1700 pelos padres jesuítas Ascenso Gago e Manuel Pedroso, o aldeamento da Ibiapaba corresponde a uma retomada dos esforços de missão junto aos índios tabajara da serra da Ibiapaba e mais grupos ditos tapuias da região, que deu origem a um dos mais populosos aldeamentos indígenas da América portuguesa que, após a expulsão dos jesuítas, foi a base para fundação, no ano de 1759, da vila de Viçosa. A retomada dos esforços de catequização dos índios da serra que deu origem ao aldeamento da Ibiapaba iniciou-se nos últimos anos do século XVII em meio à conjuntura de expansão da guerra contra as populações nativas para a ocupação do território e teve nos índios tabajara da Ibiapaba uma importante base apoio nos processos de expansão das bases da economia do criatório que se davam tanto sobre a região da ribeira do Acaraú (situada a leste da serra da Ibiapaba e pertencente à capitania do Siará Grande); como na região de rios que deságuam no baixo Parnaíba em território da capitania do Piauí, situado a oeste da serra. Os índios tabajara tiveram em meio a este processo um papel de destaque, tendo sido neles integrados, entre outros aspectos, como “guias” nos “descobrimentos” das terras sobre as quais avançavam as frentes de expansão portuguesas; como no combate aos índios que resistiam ou posteriormente rebelavam-se contra a ocupação de seus territórios. Estes indígenas também tiveram um papel decisivo na definição da manutenção dos vínculos da Ibiapaba com a capitania do Siará Grande no início do século XVIII. Sobre esta questão ver: ROLIM, Leonardo Candido. **A Rosa dos Ventos dos Sertões do Norte: dinâmicas do território e exploração colonial (c.1660- c.1810)**. 2019. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019. p. 56-86.

margem ao estabelecimento de conexões da região sul da capitania do Siará Grande com outras parcelas da capitania e capitanias vizinhas; já a Estrada das Boiadas e a Estrada Nova das Boiadas (como seus nomes evidenciam) corresponderam aos principais eixos de condução para a região do Nordeste Açucareiro do gado criado em um vasto território que para além das capitanias do Siará Grande, Rio Grande e Paraíba, também integrava parcelas da capitania do Piauí.

Vias que compartilhavam um caminho comum entre o Nordeste Açucareiro e os sertões da capitania da Paraíba, a Estrada das Boiadas e a Estrada Nova das Boiadas divergiam em suas rotas nos sertões a partir da altura da localidade de Patos onde tomavam rumos distintos.

De Patos, na capitania da Paraíba o percurso da Estrada das Boiadas demandava o sul da capitania do Siará Grande tendo como um importante ponto de sua travessia o arraial/vila do Icó, situada na porção sudeste da capitania à margem do rio Salgado, afluente do Jaguaribe; de Icó a Estrada das Boiadas seguia seu percurso pela região do alto Jaguaribe em demanda à localidade de Tauá na região dos Inhamuns, ainda na capitania do Siará Grande, de onde seguia para Crateús, localidade à época pertencente à capitania do Piauí para onde convergiam o gado de parte das porções centro-norte do Piauí (como as regiões de Oeiras e Campo Maior) em demanda não somente ao Nordeste Açucareiro, mas também às fazendas das capitanias do Siará Grande, Rio Grande e Paraíba que, em momentos de crise como as secas, tiveram no Piauí uma importante fonte para a reposição de seus rebanhos de onde cabe abrir um parênteses para tecer algumas considerações sobre as vias que cruzavam o território do Piauí e que dão conta da regionalização de seu território que corresponde ao resultado de sua especificidade como um ponto de interseção de múltiplas influências que desde o final do século XVII atuaram em meio ao processo de expansão das fronteiras da pecuária que deu margem à formação da grande região de criatório nos Sertões do Norte.

Se o Piauí – criado como capitania no final da década de 1750 – foi um território formado a partir da expansão do criatório como um espaço de encontro e interseção de múltiplas frentes de conquistas – iniciadas pelo avanço dos curraleiros do São Francisco especialmente sobre a porção centro-sul do Piauí, aos quais se seguiram o avanço da influência do Maranhão a partir do noroeste do território e do Siará Grande a nordeste – estas influências encontram-se expressas na disposição das principais vias que em meados do século XVIII cruzavam o território do Piauí, conforme se observa na “*Carta geográfica da Capitania do Piauihi, e parte das adjacentes*” elaborado no ano de 1761 por João Antônio

Galuci. Entre outros elementos o mapa de Galuci representa vias de comunicação que cruzavam a capitania do Piauí que apontam para uma clara regionalização de seu território em uma porção centro-sul, (com vínculos mais estreitos com as regiões do São Francisco) e uma região mais ao norte que, pela extensão das ditas vias, se conectava com as capitanias do Maranhão e Siará Grande⁴⁷⁵.

Conforme o mapa de Galuci, observa-se que o sistema de vias que cruzavam a capitania do Piauí tinha por centro a cidade de Oeiras, capital do Piauí, e encontrava-se dividido em dois conjuntos de estradas. O primeiro conjunto formado por vias que cruzavam a porção centro sul do Piauí (ligando Oeiras às sedes das vilas meridionais de Jerumenha e Parnaíba) e que apontam para o direcionamento de suas sequências (que não são representadas no mapa) para espaços como a região do São Francisco: via de acesso tanto aos mercados mineiros quanto aos mercados baianos. O segundo conjunto de rotas cruzava a porção setentrional do Piauí. Além de ligarem a capital às sedes de três das quatro vilas situadas mais ao norte da capitania (Marvão, Campo Maior e Parnaíba) estes caminhos também serviam de base para a conexões da porção norte da capitania com o Maranhão (por intermédio da localidade de Aldeias Altas acessava a região do rio Itapicurú e de onde partiam caminhos para o rio das Balsas na região de Pastos Bons); e com a capitania do Siará Grande, que conforme o mapa, encontrava-se ligada ao Piauí por caminho que partiam da vila de Viçosa na serra da Ibiapaba.

A despeito de não ser representada no mapa de Galuci, as ligações entre o Piauí e a capitania do Siará Grande também se davam por intermédio da localidade de Crateús, na ribeira do Poti, que correspondia ao ponto de convergência não somente da Estrada das Boiadas como também da Estrada Nova das Boiadas.

Enquanto a Estrada das Boiadas demandava as porções mais ao sul da capitania do Siará Grande, até atingir a localidade de Crateús no Piauí, a Estrada Nova das Boiadas (que também tinha como um de seus pontos finais a localidade de Crateús⁴⁷⁶) seguia seu percurso a partir da altura de Patos na Paraíba rumo ao noroeste, passando pela localidade de Pau dos Ferros, na capitania do Rio Grande, antes de atingir a capitania do Siará Grande, onde

⁴⁷⁵ As vias de comunicação indicadas no mapa de João Antonio Galuci correspondem à referência adotada para a representação no mapa 10 das principais vias que cruzavam a capitania do Piauí. O mapa de Galuci encontra-se disponível à consulta em: <https://bndigital.bn.gov.br/dossies/biblioteca-virtual-da-cartografia-historica-do-seculo-xvi-ao-xviii/artigos/carta-geografica-da-capitania-do-piaui/> Acesso em: 02/10/2019.

⁴⁷⁶ A importância de Crateús como ponto de destino destas duas rotas associava-se à sua localização estratégica. Situada nas porções altas da bacia do rio Poti (rio que corre rumo ao Parnaíba e até o século XIX pertencia em sua integralidade ao Piauí), Crateús localiza-se nas proximidades do “boqueirão do Poti” que divide Serra da Ibiapaba e a Serra Grande o que tornava a dita localidade um importante ponto de intercâmbio e comunicação entre os territórios das capitanias do Piauí e o Siará Grande.

cruzava o rio Jaguaribe nas proximidades do riacho do Sangue em demanda a Quixeramobim, localidade situada na ribeira do Banabuiú⁴⁷⁷ que correspondia ao ponto em que a Estrada Nova das Boiadas bifurcava-se, em um ramal que demandava a localidade de Crateús no Piauí, e outro que, rumo ao norte, demandava Sobral – principal centro da ribeira do Acaraú que, como região de criatório, secundava em importância a ribeira do Jaguaribe na capitania do Siará Grande.

Se a similaridade dos nomes destas duas vias dá conta da associação destes caminhos com a condução do gado que faziam-nas duas das mais importantes vias de trânsito de gado e mercadorias entre as porções setentrionais dos Sertões do Norte e o Nordeste Açucareiro, a especificidade do termo “Nova” a diferenciar suas denominações marca um paralelo temporal entre as duas vias que aponta para precedência da consolidação da “Estrada das Boiadas”. Mesmo que não nos seja possível identificar os momentos em que estas duas rotas consolidaram-se plenamente, o franqueamento da Estrada Nova das Boiadas – que conectava os territórios da capitania do Siará Grande ao Piauí pela ribeira do Banabuiú – deve remontar ao final da década de 1720 e relacionar-se ainda às ações do coronel João de Barros Braga, pois conforme José Eudes Gomes, em 1727, João de Barros Braga teria liderado:

[...] uma nova campanha de guerra aos gentios da capitania, desta feita subindo as extensas ribeiras do Jaguaribe e Banabuiú até atingir os limites da capitania do Piauí matando e escravizando a um grande número, incursão que parece ter sido a última grande expedição de guerra aos índios na capitania do Ceará-Grande.⁴⁷⁸

Ao considerarmos que a expedição movida por João de Barros Braga no ano de 1727 foi a última grande campanha contra as populações nativas que se deu na capitania do Siará Grande no contexto da “Guerra dos Bárbaros”, o território em que se deram as ações deste último evento nos levam a presumir que, é a partir desta época e destas ações que se

⁴⁷⁷ O Banabuiú corresponde ao principal tributário do rio Jaguaribe, sendo o seu desaguadouro o ponto que marca a divisão entre as regiões do baixo e médio Jaguaribe o que faz com que integre a ribeira do Jaguaribe, denominação atribuída à toda a bacia do rio. Como ribeira do Banabuiú denomino aqui de forma específica toda a bacia deste rio que, grosso modo, distribui-se por um território que além de seu próprio curso, integra o curso de seus tributários dentre os quais se destacam o rio Sitiá e o rio Quixeramobim a margem do qual encontrava-se à localidade de mesmo nome, que no ano de 1755 foi elevada a sede da freguesia de Santo Antonio de Quixeramobim e, no ano de 1789, a sede da vila de Campo Maior, divisões de natureza eclesiástica e civil cujos limites, *grosso modo*, correspondiam ao espaço aqui denominado como ribeira do Banabuiú. Acerca da ribeira do Banabuiú, cabe ainda destacar que, se atualmente seu território corresponde à porção central do estado do Ceará, até meados do século XIX, este território correspondia a um espaço que encontrava-se nos limites da capitania com o Piauí que à época, estendia seus limites pelos sertões dos Crateús que passou ao Ceará em permuta que teve como contrapartida a cessão ao Piauí da localidade de “Amarração” (atual Luís Correia-PI) que correspondia a da região situada no extremo ocidental do litoral da capitania do Siará Grande, cujos limites costeiros estendia-se a ocidente até a primeira barra do delta do Parnaíba.

⁴⁷⁸ GOMES, José Eudes. **As milícias d’el Rey: tropas militares e poder no Ceará setecentista**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010. p. 31-32.

estabeleceram as bases que teriam possibilitado o efetivo franqueamento das conexões entre regiões de criatório do Piauí e do Siará Grande pela ribeira do Banabuiú que, conforme apresentado, correspondia à principal base territorial sobre a qual se estruturou o percurso da Estrada Novas das Boiadas. Este entendimento, conseqüentemente, indica que a esta época a “Estrada das Boiadas” (mais antiga) já deveria tratar-se de um eixo de comunicação minimamente consolidado na travessia de gado, mercadorias e pessoas que transitavam pela ampla região que se estendia entre o Nordeste Açucareiro e os sertões de criatório do Piauí.

Ao associarmos a ação de guerra contra as populações nativas movidas sob o comando do coronel João de Barros Braga no ano de 1727 (que pode ser considerada como base de consolidação da abertura de uma nova via de acesso ao gado do Piauí pela capitania do Siará Grande) com as ações de intimidação movidas pelo mesmo coronel no ano seguinte contra os condutores de gado que buscavam fazer a travessia do rio São Francisco do território de Pernambuco para a margem baiana; é possível supor que neste momento – época em que nos sertões do criatório das capitanias do Siará Grande, Paraíba e Rio Grande se davam as últimas grandes ações da “Guerra dos Bárbaros” e os grupos de poder e interesses que, até então, disputavam terras para o criatório encontravam-se em processo de acomodação de suas bases de poder no dito território – as ações de João de Barros Braga (entendidas como expressões de um conjunto de interesses e sujeitos aos quais encontrava-se associado) correspondam à busca pela consolidação das bases de poder sobre o dito território que visava garantir o direcionamento de rebanhos ao Nordeste Açucareiro.

Considerando as ressalvas apontadas por Gustavo Acioli acerca da crise da economia açucareira em Pernambuco, entende-se que o período em que se deram as ações promovidas pelo coronel João de Barros Braga no Banabuiú e no São Francisco (final da década de 1720), além de confundir-se com o período em que se dava o arrefecimento da “Guerra dos Bárbaros” nos espaços de criatório mais diretamente influenciados pelo Nordeste Açucareiro, também situa-se no contexto final da fase de relativa estabilidade vivenciada pelo segmento açucareiro das capitanias de Pernambuco, Itamaracá e Paraíba, devido às externalidades positivas proporcionadas, em âmbito regional, ao segmento açucareiro pelo advento do ouro no que se refere ao fornecimento de força de trabalho cativa e que influenciava diretamente os espaços do criatório polarizados pelo Nordeste Açucareiro, região cujas vilas, portos, engenhos e mais núcleos populacionais, tinham, nas regiões de criatório das porções mais setentrionais dos Sertões do Norte as principais bases para o fornecimento

(entre outros produtos) de carnes: gênero de grande importância na dieta das sociedades coloniais.

Apontados os eixos que, por terra, conectavam de forma direta as regiões de criatório das capitanias do Piauí, Siará Grande, Rio Grande, Paraíba ao Nordeste Açucareiro, há que se ressaltar que, em meio ao processo de conquista da terra e organização da pecuária da região, também se estruturaram outros caminhos que, cruzando os grandes eixos acima mencionados (ou a eles destinando-se), demandavam ao longo do seu percurso não o litoral açucareiro, mas o litoral da porção oriental da costa leste-oeste. Estes caminhos correspondiam a vias que tomavam como referência o curso de alguns dos principais rios que deságuam neste trecho costeiro, (como os rios Açu, Apodi, Jaguaribe e Acaraú) e iniciavam no litoral, em pontos nos quais surgiram núcleos portuários próximos às fozes dos ditos rios que possibilitaram, ao longo do século XVIII, uma articulação entre os caminhos pelos sertões destas ribeiras e a navegação de cabotagem que ligava os ditos núcleos de forma direta aos principais centros mercantis da colônia.

Em análise acerca das principais rotas que cruzavam a capitania do Rio Grande, Câmara Cascudo aponta que o rio Apodi correspondia a um eixo de comunicação que, tendo em Mossoró sua base mais próxima ao litoral, subia seu curso em demanda aos grandes eixo das Estradas das Boiadas⁴⁷⁹. Já dos sertões do rio Açu, (que teve no porto de Açu sua base mais próxima à costa⁴⁸⁰) também partiam estradas que, a partir do núcleo que deu origem à cidade de Assú⁴⁸¹, subiam o rio e alguns de seus afluentes em demanda à Estrada das Boiadas com destino, não somente a regiões de criatório das capitanias do Siará Grande e do Piauí, mas também Campina Grande na Paraíba, núcleo alcançado a partir da região do rio Seridó.⁴⁸²

Na capitania do Siará Grande, uma destas vias correspondia à denominada Estrada da Caiçara que, conforme Carlos Studart Filho, era a única via de comunicação direta dos sertões do Acaraú com o litoral. Caminho aberto em meio ao processo de conquista dos sertões do Acaraú, que se deu do litoral para o sertão a partir de impulso que tomou como

⁴⁷⁹ As origens de Mossoró remetem à fazenda Santa Luzia que, conforme Câmara Cascudo, seria um núcleo fortemente polarizado por Aracati na capitania do Siará Grande. A despeito da indicação de que o caminho em questão “subia” o rio Apodi em demanda à Estrada das Boiadas, cabe ressaltar que esta e as demais vias indicadas correspondiam a vias de mão dupla entre os espaços por elas conectados.

⁴⁸⁰ Sobre o porto de Açu, que se situava no que atualmente corresponde ao município de Macau ver: MONTEIRO, Denise Mattos. Portos do sertão e mercado interno: nascimento e evolução do porto do Açu-Oficinas (1750-1860). **História Econômica & História de Empresas**, v.15, n.1, pp.71-98, 2012.

⁴⁸¹ As origens do núcleo de povoamento de Assú (criada como município no ano de 1766 sob a denominação de Vila Nova da Princesa) remontam ao arraial levantado no rio Açu por Bernardo Vieira de Melo no final do século XVII no contexto da Guerra dos Bárbaros

⁴⁸² CASCUDO, Luís da Câmara. **História do Rio Grande do Norte**. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1955. p. 307-312.

ponto de partida a região do Ceará na qual localizava-se a sede da capitania do Siará Grande, a Estrada da Caiçara correspondia à via de ligação de Sobral, principal núcleo da região, ao litoral (no porto de Acaraú) e prolongava-se pelos sertões do rio Acaraú em demanda a Quixeramobim na ribeira do Banabuiú, conexão que também se dava pelo ramal da Estrada Nova das Boiadas com o qual a Estrada da Caiçara parcialmente passou a confundir-se.⁴⁸³

Dentre as vias das zonas de criatório das capitanias da Paraíba, Rio Grande e Siará Grande que cruzavam o grande eixo formado pelas “Estradas das Boiadas” e que tomavam como referência de início ou destino o litoral da porção oriental da costa leste-oeste, a mais notável foi sem dúvida a Estrada Geral do Jaguaribe que cruzava boa parte da principal região de criatório da capitania do Siará Grande, a ribeira do Jaguaribe, de onde lhe veio a denominação. Constituída, (assim como parte das demais) ao longo do processo de conquista da terra e montagem das bases do criatório, a Estrada Geral do Jaguaribe cruzava toda a capitania do Siará Grande em sentido norte-sul e ligava, entre outros pontos, a vila do Aracati (originada do porto fluvial situado próximo à foz do Jaguaribe) e a vila do Icó (centro cujo destaque em parte devia-se à sua localização privilegiada como ponto de entroncamento entre a Estrada Geral do Jaguaribe e a Estrada das Boiadas) núcleos que durante a primeira metade do século XVIII foram os mais importantes centros econômicos da capitania do Siará Grande, polarizando importantes parcelas do comércio pelos sertões do Jaguaribe e que, até meados do século XIX, estabeleceram entre si intensas relações envolvendo a mobilização de um numeroso aparato de transporte de mercadorias entre o litoral e o sertão baseado em comboios de carros de bois em que, conforme João Brígido: “Mais de dois mil pesados veículos conduziam do Aracati para o Icó, e vice-versa, cada carro de doze bois, as mercadorias estrangeiras e gêneros nacionais, com que se faziam quantiosas permutas.”⁴⁸⁴

Ao considerarmos, que no ano de 1718 o rio Salgado (à margem do qual encontrava-se o arraial de Nossa Senhora do Ó, que daria origem à sede da futura vila do Icó, criada no ano de 1736) foi visto como via-base na proposta de abertura de um caminho que ligasse, de forma mais direta, a ribeira do Jaguaribe ao rio São Francisco, entende-se que a proposta discutida na câmara da cidade de Salvador referia-se ao prolongamento da Estrada Geral do Jaguaribe rumo ao São Francisco de onde, além da Bahia, também se passaria a ter

⁴⁸³ O nome atribuído à dita via, faz referência à fazenda Caiçara núcleo a partir do qual se originou o povoado que deu origem à sede da futura vila de Sobral, criada no ano de 1773. Sobre a Estrada da Caiçara, ver: STUART FILHO, Carlos. Vias de comunicação do Ceará colonial. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, v. 51, p.15-47, 1937. p. 35-37.

⁴⁸⁴ BRÍGIDO, João. **Ceará: (Homens e Fatos)**. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2001. p. 171-172.

acesso direto ao Caminho Geral do Sertão rumo às Minas Gerais, o que incrementava a importância da Estrada Geral do Jaguaribe ao longo do século XVIII.

Com base nos elementos indicados, entende-se que a importância dos dois principais centros da capitania do Siará Grande conectados pela Estrada Geral do Jaguaribe resultava de uma regionalização econômica da ribeira do Jaguaribe esboçada já nas primeiras décadas do século, que teve como uma de suas bases as interconexões entre da Estrada Geral do Jaguaribe com as Estradas das Boiadas que deram margem à divisão da mais importante região de criatório da capitania do Siará Grande em duas grandes sub-regiões que formaram dois sistemas econômicos com características específicas aos quais Geraldo Nobre denominou como “sistema Banabuiú-Jaguaribe inferior” que (assentado na articulação da Estrada Nova das Boiadas com a Estrada Geral Jaguaribe) polarizaria a regiões da ribeira do Banabuiú e do baixo Jaguaribe que seria fortemente voltada ao comércio marítimo e teria como principal centro o porto do Aracati; e o sistema do “Salgado-Jaguaribe superior” que (articulando a Estrada das Boiadas com a Estrada Geral Jaguaribe) tendo em Icó seu principal centro, polarizaria a região do alto Jaguaribe e do rio Salgado e encontraria-se fortemente integrado nos fluxos das boiadas por terra para as feiras de gado que abasteciam os centros consumidores do litoral.⁴⁸⁵

Diante dos aspectos apresentados e retomando a trajetória de Manuel Carvalho Resende, acreditamos que, ao falecer em Aracati (ponto onde a Estrada Geral do Jaguaribe começava), o ilhéu cujo testamento aponta que teria na capitania das Minas Gerais suas principais bases, mas cuja vida na América portuguesa foi marcada por andanças entre as zonas de mineração e os Sertões do Norte, possa ter chegado ao Aracati pelos sertões, oriundo da região do rio São Francisco, atingindo Aracati após percorrer toda a Estrada Geral do Jaguaribe, provavelmente tendo atuado no eixo de comércio que ligava a vila do Icó ao porto do Aracati. Em favor da hipótese apresentada, concorre a especificação em seu testamento no qual constituiu testamenteiro, não na “capitania do Siará Grande”, mas, de forma específica,

⁴⁸⁵ NOBRE, Geraldo da Silva. **As oficinas de Carnes do Ceará:** uma solução local para uma pecuária em crise. Fortaleza: Gráfica Editorial Cearense, 1977. p.14. Considerando que, desde o ano de 1726, os dízimos da capitania do Siará Grande passaram a ser arrematados em três ramos – correspondentes às regiões da ribeira do Jaguaribe (o maior e mais importante que incluía os dízimos de toda a bacia do rio Jaguaribe) a ribeira do Ceará (a de menor destaque que envolvia as regiões das pequenas bacias que deságuam no trecho central do litoral do Ceará) e a ribeira do Acaraú (a segunda maior região que incluía as bacias dos rios que deságuam na porção ocidental do litoral dentre os quais o maior e mais importante é o rio Acaraú) – a regionalização da bacia do Jaguaribe entre duas grandes sub-regiões das quais nos fala Geraldo Nobre, adquire expressão em termos fiscais no ano de 1742, quando a ribeira do Jaguaribe, é dividida em dois ramos: a ribeira das Russas (que originalmente integrava a região do baixo Jaguaribe e a ribeira do Banabuiú) e a ribeira dos Icós que (originalmente integrava a região do alto Jaguaribe e do rio Salgado); o que expressa o fortalecimento de uma regionalização de interesses nas regiões que integravam estas duas sub-regiões da bacia do Jaguaribe que, respectivamente, tiveram nos núcleos de Aracati e Icó seus principais centros.

na região do Jaguaribe onde, além do tenente coronel Claudio de Souza Brito (que registrou seu testamento no porto do Aracati), também constituiu como testamenteiro o coronel Antonio Lopes de Andrade que tinha suas principais bases de poder estabelecidas no sul da capitania do Siará Grande de onde, à época, Icó era o principal centro⁴⁸⁶.

Se não por terra (tendo por caminho a Estrada Geral do Jaguaribe) a chegada de Manuel Carvalho Resende ao Aracati pode ainda ter se dado pelo mar, por intermédio das regiões do litoral açucareiro com as quais Resende também manteria vínculos; já que, de portos destas regiões, (como os de Salvador e do Recife), partiam barcos, que àquela época, regularmente demandavam Aracati⁴⁸⁷.

Porto fluvial situado próximo à foz do rio Jaguaribe, Aracati, à época em que Manuel Carvalho Resende nele veio a falecer, já se destacava como um importante centro econômico na região da ribeira do Jaguaribe em função da produção de carnes salgadas que servia de base para o desenvolvimento de um notável comércio com as principais praças do Estado do Brasil que conferiu notoriedade à dita localidade ao longo de grande parte do século XVIII. Estas atividades faziam do Aracati um importante empório regional que supria a ribeira do Jaguaribe e áreas a ela vinculadas. com produtos variados (como tecidos, ferramentas, víveres, dentre outros) trazidos em barcos oriundos de núcleos como Recife, Salvador e Rio de Janeiro que faziam suas viagens de volta carregados com carnes salgadas, couros e outros gêneros da terra.

Elevado à categoria de vila no ano de 1748, em razão do destaque que adquiriu pela produção e exportação de carnes salgadas, Aracati foi um dos mais importantes núcleos

⁴⁸⁶ Conforme Joaryvar Macedo, Antonio Lopes de Andrade seria um reinol natural da freguesia de São Geraldo do arcebispado de Braga e foi casado com Isabel Ferreira da Fonseca, natural da freguesia de Mamanguape da Paraíba. De acordo com Macedo, Antonio Lopes de Andrade foi o primeiro coronel de milícias do distrito dos Cariris Novos e também o primeiro juiz do distrito de Missão Velha, tendo sido ainda proprietário do Engenho da Ponte do Miranda, situado nas cercanias do Crato. Considerando que o dito coronel seria senhor de um engenho nas cercanias do núcleo que daria origem à vila do Crato e que as atividades dos engenhos da região, em grande medida, voltavam-se à produção de rapadura, produto base para um comércio regional entre os sertões da capitania do Siará Grande e capitanias vizinhas, cabe supor que os laços de Manuel Carvalho Resende com o dito coronel (se posteriores à posse do engenho por Antonio Lopes de Andrade) possam ter tido como uma de suas bases o transporte e comercialização do dito gênero pelos sertões que, associado ao comércio de outros gêneros tem sua importância expressa pela constituição de novos eixos de comunicação como as já mencionadas estradas de Crato Piancó e Crato Oeiras, que juntas formavam um importante eixo para o desenvolvimento de um comércio de natureza regional que articulava o sul da capitania do Siará Grande a outras regiões da capitania e aos sertões de capitanias vizinhas. Ver. MACEDO, Joaryvar. **Povoamento e Povoadores do Cariri Cearense**. Fortaleza: Secretaria de Cultura e Desporto, 1985. p. 63-64.

⁴⁸⁷ Além de constituir testamenteiros em Salvador e nos Campos de Cachoeira (que dão conta das ligações mantidas por Resende com sujeitos estabelecidos na região da baía de Todos os Santos) Resende também constituiu testamenteiro na região do Pajeú, que era uma das vias que conectavam as regiões de Recife e Olinda aos sertões do São Francisco, dá conta de que Manuel Carvalho Resende muito provavelmente atuasse no eixo de conexões que ligavam os principais centros do litoral de Pernambuco ao São Francisco por caminhos que atravessaram as vertentes mais orientais da Borborema.

portuários da porção oriental da costa leste-oeste (distribuídos entre as capitanias de São José do Piauí, Siará Grande e Rio Grande do Norte⁴⁸⁸) que ficaram conhecidos pela designação coletiva de “portos do sertão” e que se desenvolveram e ganharam notoriedade ao longo do século XVIII como alguns dos núcleos economicamente mais importantes de suas respectivas capitanias⁴⁸⁹.

Ao se ressaltar que os principais núcleos econômicos da região destacaram-se no século XVIII pela produção de carnes salgadas exportadas em embarcações para os principais centros mercantis da América portuguesa, fator no qual estas atividades diferem do comércio de gado destinado ao envio por terra para os grandes centros de consumo da colônia; entendemos que a economia das carnes salgadas desenvolvida nos “portos do sertão” deve ser percebida, a partir de suas especificidades, como um dos dois grandes eixos de exploração econômica da pecuária voltada ao criatório do gado bovino das regiões de pecuária mais fortemente polarizadas pelo Nordeste Açucareiro – sendo estes: a pecuária voltada à produção das carnes salgadas desenvolvida com base nos portos do sertão; e a pecuária voltada ao envio de gado por terra para os principais centros de consumo do litoral açucareiro – eixos aos quais encontrava-se associado, entre outros fatores, à exploração do comércio do couro: gênero que, no século XVIII, vivenciou uma forte ampliação de seu destaque na pauta exportadora da colônia.⁴⁹⁰

Destacados os dois grandes eixos de exploração econômica da pecuária que se desenvolvia nas porções mais setentrionais dos Sertões do Norte que expressam parcialmente, a multiplicidade de interesses que envolvia a promoção e exploração econômica da pecuária no espaço destacado, entendemos que, a despeito de separados por três capitanias, os portos do sertão que se desenvolveram ao longo do século XVIII em função da produção e exportação de carnes salgadas, devam ser percebidos e analisados de forma conjunta.

⁴⁸⁸ Conforme Tyego Franklim, no ano de 1751 a “capitania do Rio Grande” teve sua denominação alterada para “Rio Grande do Norte” como forma de diferenciá-la do “Rio Grande de São Pedro” (posteriormente denominado Rio Grande do Sul). Se até então adotamos a denominação “Rio Grande”, passaremos, doravante, a denominá-la como “Rio Grande do Norte”. Ver: Tyego Franklim da. **A ribeira da Discórdia: Terras, Homens e Relações de poder na territorialização do Assu colonial (1680-1720)**. 2015. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Ciências Humanas Letras e Artes. Universidade Federal do Rio Grande do Norte, p. 16.

⁴⁸⁹ A designação “portos do sertão” é corrente em documentos do século XVIII para a designação coletiva dos portos da porção oriental da costa leste-oeste distribuídos entre as capitanias do Rio Grande do Norte Siará Grande e São José do Piauí, com os quais a praça do Recife manteve um intenso comércio ao longo do século XVIII que teve como principal base o comércio de carnes salgadas e couros.

⁴⁹⁰ Sobre a expansão do comércio de couros no século XVIII, ver: PINTO, Virgílio Noya. **O Ouro Brasileiro e o comércio anglo-português: Uma contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII** – São Paulo: Ed. Nacional, 1979. p. 205-211.

Ao considerarmos que a economia de carnes salgadas que se desenvolveu nos portos da porção oriental da costa leste-oeste organizou suas bases de produção na região no início do século XVIII em meio à conjuntura das guerras de conquista e das transformações movidas pelas descobertas do ouro; que a desestruturação das bases da pecuária das carnes salgadas na região (ocorrida entre o final do século XVIII e o início do XIX) se deu à mesma época em que são lançadas as bases de organização e consolidação na capitania do Rio Grande de São Pedro, de um novo espaço de pecuária voltado à produção em larga escala de carnes salgadas (o *charque*)⁴⁹¹ que passou a atender as demandas dos principais mercados anteriormente abastecidos pelos portos do sertão; e que ambos contextos correspondem a períodos marcados por grandes transformações no Império português de forma ampla e na América portuguesa de forma mais circunscrita; entendemos que, pensar e discutir a economia das carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste ao longo do século XVIII, nos impõe considerarmos uma série de aspectos relacionados, não somente as bases de produção, mas, também, as bases de circulação e consumo do dito gênero.

Entendemos assim que discutir a experiência histórica da pecuária das carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste ao longo do século XVIII é, antes de tudo, discuti-la a partir da consideração de algumas grandes dinâmicas e transformações que se processaram no Império português e na América portuguesa entre o final do século XVII e o início do século XIX que influenciaram diretamente a produção e o comércio de carnes salgadas movido nos portos do sertão.

Diante das considerações apresentadas, entendemos como necessário retomarmos alguns marcos que pautaram a interpretação historiográfica acerca da experiência histórica da pecuária voltada à produção de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste, especialmente no que se refere à forma como esta experiência histórica foi pensada e discutida pela historiografia de perfil regionalista que consolidou entendimentos sobre a economia das carnes secas nos portos do sertão no que se refere, especialmente, a aspectos

⁴⁹¹ “Charque” corresponde à denominação empregada às carnes conservadas mediante salga produzidas na capitania/província do Rio Grande de São Pedro/Rio Grande do Sul entre o final do século XVIII e ao longo de uma importante parcela do século XIX. Ao nos voltarmos às fontes do século XVIII sobre as carnes salgadas produzidas nos portos do sertão, além de “carnes salgadas” os outros termos empregados são basicamente: “carnes secas” “carnes do sertão” ou carne “seca do sertão”. Como forma de pensarmos de forma articulada estas duas experiências de pecuárias voltadas à produção de carnes salgadas que se desenvolveram na América portuguesa no século XVIII e marcarmos uma diferenciação entre ambas, destacamos que, doravante, (exceto em casos de citações) empregaremos o termo “carnes salgadas” para falar de forma genérica das “carnes conservadas mediante salga”; “charque” será empregado exclusivamente para nos referirmos às carnes salgadas produzidas Rio Grande de São Pedro enquanto os termos “carne seca”, “carne do sertão” ou “carne seca do sertão” serão empregados exclusivamente para nos referirmos às carnes salgadas produzidas nos portos da porção oriental da costa leste-oeste.

que dizem respeito: às motivações para sua organização; às relações estabelecidas entre os núcleos produtores de carnes com o espaço regional no qual se inseriam; e à relação estabelecida entre a desagregação das bases de produção do dito gênero neste espaço (iniciada no final do século XVIII) com a contemporânea organização de um novo espaço de pecuária especializado na produção e exportação do dito gênero nas franjas meridionais na América portuguesa.

3.2.3 Para além do imperativo climático e do “Sentido da colonização”: a pecuária das carnes salgadas nas dinâmicas do império português no espaço atlântico setecentista

“*Oficinas*”, “*Porto dos Barcos*” ou “*das Barcas*” foram denominações originalmente atribuídas a algumas localidades portuárias distribuídas entre as capitanias do Siará Grande, Rio Grande do Norte e São José do Piauí que, ao longo da primeira metade do século XVIII, se desenvolveram às margens dos principais rios que deságuam na porção oriental da costa leste-oeste. Além de serem termos que, pela comunhão de sua atribuição, indicam uma associação entre as localidades assim denominadas, estes topônimos trazem em si referências às atividades que marcaram a origem e o desenvolvimento destes núcleos que, ao longo do século XVIII, ficaram conhecidos em seu conjunto pela denominação coletiva de “portos do sertão”.

Se a designação de “*Porto dos Barcos*” ou “*das Barcas*” dá conta da dimensão portuária destas localidades, de forma que se entende que tais núcleos eram pontos para os quais acorriam embarcações com certa regularidade; a designação de “*Oficinas*” atribuídas a alguns deles faz referência às atividades que neles desenvolviam-se e que consistiram na base para a atração das ditas embarcações: a fatura de carnes salgadas; já que “oficina” era uma das denominações atribuídas na região às toscas instalações em que se desenvolviam as atividades relacionadas à produção de carnes salgadas.⁴⁹²

Foi com base na produção do dito gênero que portos fluviais como as localidades de: Açu (ou Açu-Oficinas) na ribeira do Açu, Mossoró na ribeira do Apodi, Aracati na ribeira do Jaguaribe, Acaraú e Itapajé na ribeira do Aracaú (que eram polarizados por Sobral);

⁴⁹² Conforme o registro do auto de Audiência Geral da Câmara de Aracati datado de 19/02/1781, as oficinas nas quais se dava a fatura das carnes salgadas são descritas como: “[...] huas cazas, ou idifícios insignificantes em forma de telheiros formados de paos e telha vã que em pouco tempo se podem mudar e construir de novo com os mesmos paos e telhas” APEC: Fundo Câmaras, Caixa 11, Livro (Nº 31) das Audiências gerais de Correição – 1758-1808. f.77v.

Camocim na ribeira do Coreau (polarizado por Granja); e Parnaíba situada à margem direita do Igarassu (o mais oriental dos braços do delta do Parnaíba) desenvolveram-se ao longo do século XVIII e converteram-se em alguns dos principais centros econômicos de suas respectivas capitanias.

Por encontrarem-se divididos entre três capitanias, a historiografia acerca das atividades de produção de carnes salgadas nos núcleos acima indicados tem como uma de suas principais características o fato ter sido, em grande medida, pensada a partir de um olhar de viés marcadamente regionalista, caracterizado pelo enquadramento historiográfico destas atividades nos limites territoriais das capitanias entre as quais tais núcleos encontravam-se divididos, de forma que, se a produção de carnes salgadas em Aracati foi vista, antes de tudo, como um capítulo da história do estado do Ceará no período colonial, a produção do dito gênero em Parnaíba foi, na mesma medida, pensada, basicamente, como parte da história do Piauí colonial; para citarmos unicamente os dois núcleos da porção oriental da costa leste-oeste que adquiriram maior destaque no século XVIII em função da produção e exportação de carnes secas.⁴⁹³

Dentre os trabalhos caracterizados por esta abordagem de perfil regionalista da pecuária das carnes salgadas da porção oriental da costa leste-oeste, destacamos um artigo escrito por Renato Braga na década de 1940 que pode, em grande medida, ser tomado como uma síntese deste entendimento, pois nele encontram-se alguns dos principais referenciais interpretativos que marcaram as análises acerca da história da produção de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste, referenciais que, na sequência, foram reafirmados em outros trabalhos que se dedicaram à discutir a questão; como as obras de Geraldo Nobre – *“As oficinas de Carnes do Ceará: uma solução local para uma pecuária em crise”*, escrita na década de 1970 como tese de livre docência em História Econômica da Universidade Federal do Ceará – e de Valdelice Girão – *“As oficinas ou charqueadas no Ceará”*, defendida como dissertação de mestrado na Universidade Federal de Pernambuco no ano de 1982 – que correspondem aos estudos de maior notoriedade da historiografia de perfil regionalista, que se dedicaram, à análise da experiência histórica pecuária de carnes salgadas que se desenvolveu

⁴⁹³ “São José do Porto dos Barcos” e “Porto das Barcas” são, respectivamente, as denominações originalmente atribuídas às localidades que se tornaram sedes das vilas de Santa Cruz do Aracati na capitania do Siará Grande e São João da Paranaíba na capitania de São José do Piauí, que no século XVIII foram os dois principais centros produtores de carnes salgadas da porção oriental da costa leste-oeste e os mais importantes centros econômicos de suas respectivas capitanias.

na porção oriental da costa leste-oeste; trabalhos e que, em ambos os casos, focaram suas análises na produção do dito gênero na capitania do Siará Grande⁴⁹⁴.

Publicado originalmente no ano de 1944 na Revista de Cultura Política e reeditado na Revista do Instituto do Ceará no ano de 1947, o artigo de Renato Braga intitulado “*Um capítulo esquecido da economia pastoril do Nordeste*”⁴⁹⁵ discute a produção de carnes salgadas nos portos da porção oriental da costa leste-oeste como um todo e expressa alguns entendimentos acerca das origens destas atividades na região no contexto de avanço das fronteiras do criatório; e da desestruturação das bases de produção de carnes secas nesta região entre o final do século XVIII e início do XIX que são (de todo ou parcialmente) referendados nas obras de Nobre e Girão, trabalhos que tiveram no artigo de Renato Braga uma referência no desenvolvimento de suas análises.

Considerando o amplo processo de expansão das fronteiras da pecuária que resultaram na formação dos Sertões do Norte, Renato Braga entendia que o surgimento e desenvolvimento das atividades de produção de carnes secas nos portos do sertão se justificariam, em parte, devido às maiores distâncias que separariam algumas regiões de criatório situadas nas porções setentrionais dos Sertões do Norte dos principais mercados consumidores do gado na colônia.

Para Renato Braga, a produção de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste – que conforme o autor teria se iniciado na região do baixo Jaguaribe em data imprecisa e, posteriormente, se expandido para as outras capitanias – decorreria, em parte, das desvantagens vivenciadas por regiões de criatório do Siará Grande situadas mais próximas ao litoral que, devido à sua localização, encontrariam-se, em termos comparativos com outras

⁴⁹⁴ NOBRE, Geraldo da Silva. **As oficinas de Carnes do Ceará: uma solução local para uma pecuária em crise**. Fortaleza: Gráfica Editorial Cearense, 1977. ; e GIRÃO, Valdelice Carneiro. **As oficinas ou charqueadas no Ceará**. Fortaleza: Secretaria de Cultura e Desporto, 1995. Destacadas alguns obras que se voltaram de forma mais detida especificamente à análise da economia das carnes salgadas na capitania do Siará Grande, a produção do dito gênero no Piauí (que também suscitou grande interesse historiográfico) para além de estudos focados em algumas personalidades que se dedicaram à produção do dito gênero em Parnaíba, quase sempre desenvolvidos dentro de uma perspectiva laudatória, como foi o caso de Simplício Dias da Silva, alçado ao patamar de “herói” pela historiografia regional do Piauí à época da 1ª República; foi em grande medida pensada em meio a abordagens de caráter mais geral, na qual a produção de carnes salgadas em Parnaíba foi discutida em meio à grande narrativa da “História do Piauí”, ou como um capítulo da história econômica de Parnaíba dentro de uma longa duração; o que se observa respectivamente em: NASCIMENTO, Francisco de Assis de Sousa. Narrativas culturais dos sertões: atuação dos intelectuais na construção de narrativas historiográficas piauienses na emergência do século XX. **Revista Territórios e Fronteiras**, Cuiabá, v. 11, p. 25-41, 2018. ; NUNES, Odilon. **Pesquisas para a História do Piauí**. v.1. . Rio de Janeiro: Artenova, 1975.; e REGO, Junia Motta Antonaccio Napoleão do. **Dos Sertões aos Mares: História do comércio e dos comerciantes de Parnaíba (1700-1950)**. 2010. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Universidade Federal Fluminense, 2010.

⁴⁹⁵ BRAGA, Renato. Um capítulo esquecido da economia pastoril do nordeste. **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, v. 61, p. 149-162, 1947.

regiões de criatório (como os territórios da capitania do Rio Grande do Norte ou mesmo as regiões do interior da capitania do Siará Grande) mais distantes dos principais centros consumidores da colônia. Destacando as intensas relações mercantis estabelecidas pela “pecuária das feiras”, aquela voltada ao comércio de gado em pé ao longo dos caminhos que, por terra, ligavam de forma direta as regiões de criatório dos Sertões do Norte, aos principais centros consumidores de gado da América portuguesa, o autor indica que:

Neste ambiente pastoril a vida girava em torno do comércio de gado em pé para Pernambuco, Baía, Minas Gerais. Gozavam de preferência as boiadas do interior porque as das fazendas litorâneas ou dos tabuleiros adjacentes, menores de porte, menos resistentes, de cascos mais fracos, extropiavam-se na longura das caminhadas, dificilmente chegavam aos mercados distantes. Absorviam os bovinos do Rio Grande do Norte as capitanias próximas da Paraíba, Itamaracá e Pernambuco, porém as manada cearenses da beirada atlântica tinham consumo restrito e pouca probabilidade para dilatá-lo⁴⁹⁶

Renato Braga entendia assim que o início da produção de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste creditaria-se, em grande medida, às desvantagens que as regiões de criatório mais próximas ao litoral da capitania Siará Grande teriam sofrido em razão das maiores distâncias que separariam-nas dos principais centros de consumo da colônia quando comparadas a outras regiões de criatório dos Sertões do Norte. Conforme essa interpretação, A produção de carnes salgadas seria fruto das desvantagens relativas às distâncias entre zonas de criatório e zonas de consumo do gado. Às desvantagens apontadas, teriam associado-se as conveniências relativas a aspectos do trecho costeiro da região, caracterizado pela presença de fatores que favoreciam ao desenvolvimento da produção de carnes salgadas como: “[o] vento constante e baixa umidade relativa do ar, favoráveis à secagem [da carne] e duração do produto, existência de sal, cuja impotência se não precisa destacar⁴⁹⁷; barras acessíveis à cabotagem da época”⁴⁹⁸.

Em seu estudo acerca das oficinas de carnes salgadas na capitania do Siará Grande, Valdelice Girão referenda o entendimento de Renato Braga acerca das motivações para o surgimento da indústria de salga de carnes ao indicar que:

A impossibilidade de concorrer comercialmente com os rebanhos oriundos dos sertões da Capitania e de suas vizinhas fizeram com que os fazendeiros da área

⁴⁹⁶ BRAGA, Renato. Um capítulo esquecido da economia pastoril do nordeste. **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, v. 61, p. 149-162, 1947. p. 149.

⁴⁹⁷ Acerca do sal, relembramos que, desde o início do século XVII, a porção oriental da costa leste-oeste, era reconhecida pela presença de salinas extremamente produtivas, base, portanto, para o acesso a um insumo essencial para a promoção da indústria da salga de carnes.

⁴⁹⁸ BRAGA, op. cit., p. 150.

litorânea, já a partir da primeira metade do século XVIII, passassem a exportar seu gado abatido, transformado em carne seca-salgada e em couro⁴⁹⁹

Seguindo a linha do entendimento expresso por Renato Braga, Valdelice Girão credita o início da promoção da indústria de salga de carnes na capitania do Siará Grande à ação de “fazendeiros” que viram na produção de carnes salgadas uma alternativa para dar vazão aos rebanhos criados nas regiões mais próximas ao litoral. A percepção acerca do surgimento da economia das carnes salgadas dentro de uma abordagem marcada por uma interpretação focada em aspectos locais e regionais e, em grande medida, enquadrada nos limites políticos da capitania, encontra-se, contudo, de forma mais expressa na análise de Geraldo Nobre que, ao destacar a importância e conferir centralidade ao comércio de gado em pé como segmento de destaque na exploração econômica da pecuária local, argumentou que o desenvolvimento da economia de carnes salgadas no porto do Aracati (o mais antigo e importante centros produtor de carnes salgadas da capitania do Siará Grande) teria se dado como uma “solução local” para uma pretensa concorrência entre o Aracati e o Icó – os principais centros econômicos da ribeira do Jaguaribe – concorrência relativa ao envio do gado para comercialização nas feiras da região do Nordeste Açucareiro, pois, tomando como recorte a ribeira do Jaguaribe, Geraldo Nobre entendia que o Aracati e o Icó tendiam:

[...] a uma concorrência desastrosa para a Capitania, sendo a pecuária, para uma e outra Vilas, a atividade econômica indispensável ao bem estar das respectivas populações. [...] Os primeiros povoadores encararam o problema, que, para eles, do baixo Jaguaribe, revestia um interesse vital, encontrando nas oficinas a solução prática, de comercialização do gado sem as limitações da concorrência com os fazendeiros de Icó, estes melhor localizados para as transações terrestres com os engenhos de Pernambuco e da Paraíba, necessitados de animais vivos.⁵⁰⁰

Se Valdelice Girão creditou o início da produção das carnes salgadas na capitania do Siará Grande à ação de criadores de gado que teriam passado a produzir o dito gênero como uma alternativa que visava dar vazão a seus rebanhos diante de desvantagens relacionadas à localização de suas fazendas, este entendimento corresponde a uma das bases que conduziram a análise de Geraldo Nobre que, em seu estudo sobre a economia de carnes secas na capitania do Siará Grande, teve como um de seus objetivos discutir a origem da técnica de produção do gênero empregada localmente, técnica à qual (de forma infrutífera) buscou associar à família Gracismán.

⁴⁹⁹ GIRÃO, Valdelice Carneiro. GIRÃO, Valdelice Carneiro. **As oficinas ou charqueadas no Ceará**. Fortaleza: Secretaria de Cultura e Desporto, 1995. p. 101.

⁵⁰⁰ NOBRE, Geraldo da Silva. **As oficinas de Carnes do Ceará: uma solução local para uma pecuária em crise**. Fortaleza: Gráfica Editorial Cearense, 1977. p. 44.

Família com origem na união de Beatriz Lostão Casa Maior (filha de um colono luso-brasileiro estabelecido na capitania do Rio Grande) com Joris Garstman (um oficial neerlandês que atuou no Rio Grande e no Ceará à época da ocupação da WIC), os Gracisman correspondem a um grupo familiar com bases estabelecidas na capitania do Rio Grande do Norte que, entre o final do século XVII e início do XVIII, expandiu suas bases para territórios que passaram a integrar a capitania do Siará Grande por meio de pedido de sesmarias especialmente concentradas na região do baixo Jaguaribe, onde parte da família se estabeleceu no núcleo em que viria a surgir e se desenvolver o povoado de São José do Porto dos Barcos, sítio que se converteria na sede da vila do Aracati e que foi do senhorio da dita família desde 1701 (quando o comissário geral Teodósio de Gracisman o comprou de seus antigos donos: os hedeiros do capitão mor Manuel de Abreu Soares) até a criação da vila do Aracati em 1748, quando o dito sítio foi desapropriado para constituição do patrimônio da nova municipalidade.⁵⁰¹

Além de creditar (com base em suposições) que as técnicas de produção de carnes salgadas empregadas no núcleo que deu origem ao Aracati (que posteriormente teria sido difundida aos demais núcleos produtores da região) associariam-se ao oficial neerlandês – que hipoteticamente delas teria tomado conhecimento por meio de bucaneiros no Caribe e que tendo sido transmitida a seus descendentes, estes teriam iniciado e propagado as ditas técnicas de produção de carnes secas em Aracati sobre as quais (hipoteticamente) manteriam um controle, atividade da qual os Gracisman aferiam rendas com taxas cobradas aos barcos que demandavam o sítio para carregar as carnes salgadas – Geraldo Nobre entendia que a produção do gênero se faria a partir da ação de fazendeiros estabelecidos na região e que isto se daria de forma dissociadas do comércio do dito gênero que seria desenvolvido por negociantes da Bahia e de Pernambuco, o que expressa um entendimento de que haveria uma clara separação entre os interesses da produção regional de carnes secas e os do comércio do dito gênero com os principais centros mercantis da colônia, para onde grande parte da produção local destinava-se.

Para Geraldo Nobre, os interesses na produção de carnes salgadas residiriam em bases essencialmente locais, pois, conforme entendia o autor, se na Bahia e em Pernambuco (importantes centros de destino e comércio das carnes produzidas no Aracati) houvesse

⁵⁰¹ Conforme Guilherme Studart é de 06 de dezembro de 1701: “[...] a escritura de venda que fizeram D. Maria de Siqueira e seu filho Paschoal de Lima a Theodósio de Gracismão de duas legoas de terra, sítio do Aracaty, Ribeira do Jaguaribe”. STUDART, Barão de. **Datas e factos para historia do Ceará**. Tomo I. Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 2001. p. 129. Sobre a família Gracisman e sua relação com Aracati ver: NOGUEIRA, Gabriel Parente. **Viver à Lei da Nobreza: Elites Locais e o processo de nobilitação na capitania do Siará Grande (1748-1804)**. Curitiba: Editora Appris, 2017.

técnicos habilitados à produção de carnes salgadas: “[...] naturalmente baianos e pernambucanos fabricariam seu próprio charque, dispensando-se de vir buscá-lo ao Ceará.”⁵⁰²

O que se depreende a partir da análise dos trabalhos em apreço sobre o entendimento por eles expresso acerca da organização da produção de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste é que esta compreensão se fez a partir de premissas que, para além de serem marcadas por um regionalismo na forma de compreender e analisar o desenvolvimento da produção do dito gênero neste espaço, caracteriza-se por uma supervalorização do segmento da “pecuária das feiras” em relação à “pecuária das carnes salgadas” cuja origem na região é por eles entendida como uma “alternativa” que teria surgido em razão de desvantagens relativas à localização de algumas regiões de criatório.

As premissas apontadas, até certo ponto, são compreensíveis, se considerarmos que o início da produção em larga escala de carnes salgadas voltadas à exportação se deu na região entre os últimos anos do XVII e o início do XVIII; período caracterizado regionalmente: pelas guerras relacionadas ao processo de avanço e interiorização da pecuária; pela abertura de caminhos que ligavam por terra, de forma direta, as regiões de criatório que se formaram no interior aos principais centros econômicos da colônia, onde o gado tinha suas principais bases de consumo; e pelo centripetismo aurífero que se expressava na forte atração de amplas regiões de criatório que integravam os Sertões do Norte aos mercados mineiros durante a Idade do Ouro, fatores que criaram e dinamizaram as até então inexistentes comunicações entre as novas regiões de criatório e seus principais centros de consumo por meio dos caminhos abertos pelos Sertões do Norte ao longo do processo de interiorização das conquistas pelo avanço da pecuária.

O problema no que se refere a este entendimento é que ele acaba por subestimar, ou mesmo desconsiderar por completo, a prévia constituição de um eixo costeiro que tendo a “Estrada Velha” como base, conectava, desde o início do século XVII (não só por terra, mas também pela navegação de cabotagem), pontos da porção oriental da costa leste-oeste a alguns dos principais centros da América portuguesa, eixo que foi a base para a organização de um sistema de navegação de cabotagem cuja constituição remonta ao início do processo de avanço e estabelecimento de bases de ocupação portuguesas na região e que, desde o início do século XVII, constituía-se como uma importante via de ligação das principais praças do Estado do Brasil com o Maranhão; via articulada pela conexão das regiões de Jaguaribe, Ibiapaba e Ceará, que, entre outros aspectos mobilizava o transporte (entre Pernambuco e a

⁵⁰² NOBRE, Geraldo da Silva. **As oficinas de Carnes do Ceará**: uma solução local para uma pecuária em crise. Fortaleza: Gráfica Editorial Cearense, 1977. p. 60-61.

região do Ceará) da guarnição do forte e de gêneros variados destinados a atender, desde a manutenção das bases portuguesa na localidade, ao pagamento, por parte de oficiais e soldados da guarnição, dos serviços a eles prestados pelos índios aliados que tinha sua força de trabalho explorada: no cultivo de gêneros alimentícios que conferiam sustento à guarnição e em atividades de natureza extrativa de bens como madeiras, âmbar dentre outros que davam margem à constituição de um incipiente sistema de comércio que se desenvolvia a partir das bases de assentamentos portugueses na região em período anterior ao avanço da pecuária extensiva sobre o território.

A este eixo costeiro associava-se também, desde o século XVII, a exploração das salinas e bancos pesqueiros especialmente aqueles localizados na região do Jaguaribe, a mais oriental entre as três regiões articuladas pelo eixo da Estrada Velha e na qual encontravam-se os desaguadouros dos rios Açu, Apodi e Jaguaribe (cujos vales se converteram nos principais focos de encontros e disputas entre várias frentes de conquista e de interesses que atuaram ao longo da “Guerra do Açu”) e na qual se iniciou com destaque, a produção de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste.

Se a região do Ceará, núcleo base da capitania do Siará Grande, consolidara-se no século XVII como o centro da Estrada Velha: eixo que, portanto, conjugava a navegação de cabotagem e o caminho por terra ao longo do litoral; entende-se que o processo de expansão e interiorização da pecuária promovida a partir da base do Ceará se desenvolveu preferencialmente pela expansão ao longo do litoral que se estendia entre as fozes dos rios Açu e Parnaíba, e primou por uma estratégia de subir o curso dos rios que deságuam neste trecho costeiro a partir de seus desaguadouros. A lógica de expansão apresentada é possível de ser parcialmente identificada em pedidos feitos ao rei pelos camaristas das duas primeiras vereanças da vila de São José de Ribamar (primeiro município criado na capitania do Siará Grande) relacionados à definição do termo da nova vila; pedidos feitos em um contexto marcado pelas disputas envolvendo a conquista dos sertões dos rios que deságuam na porção oriental da costa leste-oeste.

Com base em carta escrita ao rei a 15 de maio de 1700, os camaristas da primeira vereança da vila de São José de Ribamar⁵⁰³ – além de solicitarem que os dízimos do Siará Grande (que eram então arrematados na capitania do Rio Grande do Norte) passassem com a criação da vila a ser arrematados na própria capitania – postulavam, como referenciais para a

⁵⁰³ No ano de 1700 foram eleitos para compor a primeira vereança da vila de São José de Ribamar da capitania do Siará Grande os seguintes Sujeitos: Juizes Ordinários: Manuel da Costa Barros e Cristovão Soares de Carvalho; Vereadores: João da Costa Aguiar, Antonio da Costa Peixoto e Antonio Dias Freire; e Procurador: João de Paiva Aguiar.

definição dos limites do termo da nova vila, o litoral que se estendia entre as regiões dos rios Açu, a leste, e Camocim (atual Coreaú), a oeste. Na carta, diziam os camaristas que:

As terras que esta capitania domina desta Villa para a parte do sul hê athe o rio monxoró se bem que o marco que divide esta com a do rio grande fixqua circumvezinho com o porto de Touro per donde nos parece toqua a nossa Villa a ribeira do asú; a qual esta povoada de gados que sairão desta Capitania a maior parte delles e pêra a parte do norte agoas vertentes ao rio Camussi; e pêra o sertão o que as armas do Ceará tem conquistado e discubero isto pedimos per termo a nossa Villa porque nem de outra nenhuma parte podem ser estas terras governadas.⁵⁰⁴

Além de apresentarem em seu pedido de definição dos limites da vila marcos no litoral, a demanda dos camaristas da primeira vereança da vila do Siará Grande dá conta da estratégia de expansão e interiorização que então se desenvolvia a partir da região do Ceará, onde a vila de São José de Ribamar teve sua sede estabelecida⁵⁰⁵, e que, conforme destacado, foi uma das bases a partir das quais se desenvolveram as ações de sujeitos que integravam alguns dos grupos em disputas por terras para o criatório na denominada “Guerra do Açu”.

Ao proporem como marcos de definição do termo da vila (que na mesma medida corresponderiam aos limites da capitania) pontos no litoral e que para o sertão a delimitação se estabeleceria com base naquilo que “*as armas do Ceará tem conquistado e discubero*”, os camaristas da vila do Siará Grande expressavam seus pleitos pelo controle do trecho costeiro destacado, que é por eles apontado como a referência para o avanço e interiorização sobre um território que, no contexto em apressa, era disputado por vários grupos como base para a expansão da pecuária.

No que concerne aos limites para o termo da nova vila, os oficiais camarários da vila de São José de Ribamar do ano de 1701 (a despeito de postularem marcos territoriais distintos) reiteravam ao rei o pedido feito pelos oficiais da vereança anterior e reafirmavam o pleito de autonomia fiscal da capitania frente a sua vinculação à provedoria do Rio Grande, onde os dízimos do Siará Grande eram arrematados. Na carta escrita a 14 de abril de 1701, os camaristas da vila do Siará Grande, mais do que unicamente limites territoriais, pediam a definição de limites fiscais ao solicitarem que:

⁵⁰⁴ Documentos Diversos, cartas e registros de Sesmarías. In: **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, v. 7. 1893. p. 141.

⁵⁰⁵ Criada por ordem régia no ano de 1699 e com sua primeira vereança eleita no ano de 1700, a vila de São José de Ribamar da capitania do Siará Grande, teve sua história ao longo do primeiro quartel do século XVIII marcada por constantes mudanças de sua sede que se alternaram entre as localidades do porto do Iguape, da barra do rio Ceará, da Fortaleza de NS da Assunção e de Aquiraz, localidades situadas relativamente próximas entre si, todas elas situadas no espaço da região do Ceará. As mudanças indicadas refletiam as disputas entre os grupos de poder que atuavam na capitania que após a definição do estabelecimento da sede na localidade do Aquiraz no início da década de 1710 somente arrefeceram com a criação de uma nova vila no ano de 1726 com sede na localidade da Fortaleza de NS da Assunção.

[...] se arrematem nella [capitania do Siará Grande] os dizimos que serão os que se incluírem desde a ribeira do monxoro athe o Rio Parnaíba e os sertões do mesmo distrito deste que servirá de termo a esta villa permitindo Vosa Real magestade per que alem de serem estas terras conquistadas com as armas do Searâ cuios abitadores asistirão com suas pessoas e concorrão com suas fazendas pêra as despezas necessarias pêra a expedição das tropas que a conseguirão fica mais conveniente fazerem-se aqui as ditas rematasões per que como ficam mais proximas as cobranças crescerão mais os rendimentos da fazenda real o que não sucede no Rio grande per atenderem aos gastos que tem os arematadores na condusão dos gados pelas grandes distancias e pera este efeito sera nesesario crear o officio de provedor da fazenda.⁵⁰⁶

Se os oficiais da vila de São José do Ribamar solicitaram nos anos de 1700 e 1701 a definição de limites para a vila do Siará Grande que, pelo litoral, se estenderiam entre as regiões em que deságuam os rios Açú e Parnaíba⁵⁰⁷; em parecer escrito no ano de 1729 por João de Macedo Corte Real e Diogo da Silveira Veloso – engenheiros consultados pelo então governador de Pernambuco (Duarte Sodré Pereira) acerca da proposta de reconstruir em tijolo e cal a fortaleza de Nossa Senhora da Assunção – os dois pareceristas indicavam acerca dos limites costeiros da capitania que: “[...] consta a capitania do Ceará grande de huma dilatada costa de mar que principia no Assu e vai acabar no rio Paranaíba [Parnaíba] com mais de duzentas e cincoenta legoas de distancia”.⁵⁰⁸ A indicação quanto aos limites da capitania do Siará Grande se assemelha àquela apresentada pelo capitão mor do Siará Grande, João Batista de Azevedo Coutinho de Montauri que, em ofício escrito no avançar do século XVIII, dizia na década de 1780, que: “A costa do Seará principia na ponta da Petitinga, que esta sete legoas ao Norte do Cabo de S. Roque, e a 14 do Rio Grande; e acaba no Rio Parnahiba, o que faz hua extensão de mais 200 legoas de costa de mar”⁵⁰⁹.

⁵⁰⁶ Documentos Diversos, cartas e registros de Sesmarias. In: **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, v.7, 1893, p. 142-143. Os camaristas do ano de 1701 signatários desta carta foram: Gregorio de Brito Freire, Leonardo de Sá, Antonio da Costa Pereira, Manuel Pereira Cardoso, Matias Cardoso, João de Barros Braga.

⁵⁰⁷ Se o “rio Monxoró” é apontado nos pedidos feitos em 1700 e 1701 como o referencial oriental de ocupação costeira vinculado ao Ceará que, com base na carta de 1700, pleiteava-se estender-se além, rumo a praia do Marco nas proximidades do porto de Touros incorporando assim, entre outros territórios o litoral em que deságua o rio Açú; é digno de nota que, se no pedido de 1700 o rio Camocim (atual Coreaú) foi apontado como o marco ocidental no pedido de definição do termo da vila; em 1701 este marco se estende ao Parnaíba situado a ocidente do rio Coreaú, além da serra da Ibiapaba. Esta mudança, acreditamos que tenha relação com a expedição de “descoberta” do rio Parnaíba que ocorreu no ano de 1699 sob o comando de Francisco Gil Ribeiro, a época capitão da Fortaleza de NS da Assunção, o que demonstra que nesta época os interesses que em meio ao processo de conquista dos sertões atuavam a partir do Ceará, passaram projetar-se sobre a região do baixo Parnaíba. Sobre os serviços prestados por Francisco Gil Ribeiro, dentre os quais consta a “descoberta do rio Parnaíba” no ano de 1699, ver: [post. 1708, Janeiro, 26] REQUERIMENTO de Francisco Gil Ribeiro ao rei [D. João V], a pedir o ofício de tabelião do Público Judicial e Notas e escrivão da Câmara e mais anexos da capitania do Ceará. Anexo: documentos comprovativos. AHU-CEARÁ, cx. 1, doc. 59. AHU_CU_006, Cx. 1, D. 52.

⁵⁰⁸ Documentos sobre a Fortaleza da Capitania do Ceará Grande. In: **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, v.16, 1902, p. 237.

⁵⁰⁹ [post. 1782], Ceará OFÍCIO do capitão-mor do Ceará, João Batista de Azevedo Coutinho de Montauri, ao [secretário de estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro], encaminhando um

Se a indicação do rio Parnaíba como limite costeiro da capitania do Siará Grande a oeste no final do século XVIII é compreensível, em razão de uma importante parcela do atual trecho costeiro do Piauí ter sido a ele integrado em meados do século XIX por meio de uma permuta territorial que teve como contrapartida a cessão dos sertões dos Crateús à província do Ceará; a indicação do limite costeiro a leste com a capitania do Rio Grande do Norte impõe algumas considerações.

Ao considerarmos que, tanto no parecer dos engenheiros de 1729, quanto no ofício do capitão mor do Siará Grande da década de 1780, as indicações de limites referem-se à “costa da capitania do Siará Grande”, e não ao território da capitania, entende-se que esta extensão de limites que avançava sobre territórios integrados à capitania do Rio Grande do Norte em meio às guerras de conquista dos sertões – mais do que propriamente uma projeção territorial da capitania do Siará Grande sobre esta região – corresponda a uma indicação de que, em termos jurisdicionais, a autoridade do capitão-mor do Siará Grande ao longo do século XVIII se estendia sobre toda a porção oriental da costa leste-oeste, o que entendemos que repercutiria, fundamentalmente, em casos relacionados à navegação ao longo deste trecho costeiro.

O entendimento apresentado se justificaria em função de fatores de ordem natural (como as dificuldades de navegação a barlavento na costa leste-oeste) que, desde o século XVII, influenciaram o histórico de incorporação desta região aos domínios portugueses e foram decisivos para a criação da capitania do Siará Grande; o que nos leva a destacar que:

O processo social está sempre deixando heranças que acabam constituindo uma condição para as novas etapas. Uma plantação, um porto, uma estrada mas também a densidade ou a distribuição da população, participam dessa categoria de prático-inerte, a prática depositada nas coisas, tornada condição para novas práticas. Em cada qual dos seus momentos, o processo social envolve uma redistribuição dos seus fatores. E essa redistribuição não é indiferente às condições preexistentes, isto é, às formas herdadas, provenientes de momentos anteriores. As formas naturais e o meio ambiente construído incluem-se entre essas formas herdadas.⁵¹⁰

Tomando como referência as considerações de Milton Santos acerca do peso do fator “prático-inerte” nos processo de (re)organização espacial e considerando o histórico da capitania do Siará Grande – criada e mantida ao longo do século XVII como um espaço que correspondia a um eixo de conexão costeira entre o Maranhão e o Estado do Brasil, materializado nas práticas que envolviam as conexões movidas ao longo da “Estrada Velha” –

relatório geral sobre a capitania. Anexo: relatório. AHU-CEARÁ, cx. 21, doc. 75 AHU_CU_006, Cx. 9, D. 591.

⁵¹⁰ SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. p. 91.

entendemos que, a despeito das guerras de conquista terem proporcionado a incorporação das ribeiras do Açu e do Apodi à capitania do Rio Grande do Norte, a jurisdição sobre porção oriental da costa leste-oeste, ao longo do século XVIII, seguiu, em parte, correspondendo a uma atribuição conferida a capitão mor do Siará Grande. O elemento apontado nos leva a destacar a existência de uma certa unidade neste trecho costeiro que, muito provavelmente, contribuiu para que nele se difundisse, ao longo do século XVIII, as atividades de produção de carnes salgadas que se desenvolveram em núcleos portuários divididos entre as capitanias do Rio Grande do Norte, Siará Grande e São José do Piauí cujo comércio era movido a partir do trânsito de embarcações que os conectava às principais praças da América portuguesa.

Se as carnes salgadas diferiam das carnes frescas por sua maior durabilidade e possibilidade de armazenamento, entende-se que este gênero atendia demandas específicas, como era o caso do abastecimento de navios que movimentavam o comércio nos principais portos coloniais. Conforme destacou Guillermo Palacios, o abastecimento de embarcações correspondeu a uma das importantes bases de fomento em Pernambuco e capitanias vizinhas de circuitos de produção de gêneros alimentícios durante à Idade do Ouro: conjuntura que, em Pernambuco, foi marcada, em termos econômicos, pela relativa retração da *plantation* açucareira no conjunto da economia regional e pela expansão de outros segmentos como a agricultura de gêneros alimentícios estimulada pela expansão de uma demanda que não se limitava aos mercados regionais, mas também ao atendimento de demandas externas como o abastecimento das embarcações que demandavam os portos da América portuguesa, dentre os quais Recife era um dos mais importantes; e as exportação para outros mercados na própria colônia, pois, com a expansão das conexões mercantis proporcionadas a partir do contexto da Idade do Ouro, os mercados da colônia expandiram suas interconexões, não somente por meio dos caminhos abertos pelos sertões, mas também pela constituição e intensificação de circuitos de navegação de cabotagem; pois, conforme Palacios:

[...] durante a primeira metade do século XVIII, sobretudo ao longo das sucessivas experiências de comércio com as frotas e comboios, os distritos pernambucanos de agricultores pobres e produtores de alimentos que cresciam em meio à crise do escravismo eram parte de um complexo sistema de produção e abastecimento de provisões que garantia não somente a subsistência das áreas urbanas da capitania mas permitia a continuidade e a ampliação do domínio português no exterior.⁵¹¹

A agricultura de alimentos que se expandia em Pernambuco ao mesmo tempo em que regionalmente vivenciava-se uma relativa retração da *plantation* açucareira e a

⁵¹¹ PALACIOS, Guillermo. **Campesinato e escravidão no Brasil: Agricultores livres e pobres na Capitania Geral de Pernambuco (1700-1817)** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2004. p. 57.

constituição e desenvolvimento das bases de produção de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste, tinham, portanto, como um importante estímulo:

[a] demanda das dezenas de navios integrantes das frotas e dos comboios portugueses de comércio, imperial, que variavam geralmente de vinte a cinquenta embarcações de grande porte, somar-se-ia no decorrer do século das minas uma desestabilizadora demanda proveniente da rede de navios envolvidos no tráfico triangular de tabaco e escravos que faziam dos portos do Nordeste oriental, fundamentalmente Bahia e Recife, os centros do comércio colonial.⁵¹²

Diante dos elementos explicitados na análise da conjuntura em que se deu a organização das bases da economia das carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste, entendemos que a produção do dito gênero na região não deve ser entendida como uma mera “alternativa” ao envio de animais para as feiras de gado, pois a pecuária das carnes salgadas trata-se efetivamente de um segmento específico de exploração econômica da pecuária que vivenciou uma ampla expansão de sua dimensão estratégica na América portuguesa ao longo do século XVIII e que era desenvolvido a partir de condicionantes que atuavam em bases múltiplas, que não estavam, portanto, restritas ao espaço regional no qual o dito gênero era produzido.

Apontadas algumas especificidades relativas à pecuária das carnes salgadas, cabe ainda destacar que os interesses voltados à sua promoção na região dos rios que deságuam na porção oriental da costa leste-oeste encontravam-se presentes e fortemente atuantes em meio à Guerra do Açú, tendo como uma de suas bases de motivação a exploração das salinas existentes na região, pois, conforme carta escrita no ano de 1695, os moradores da capitania do Rio Grande do Norte defendiam a promoção do avanço da pecuária pelos sertões da região, ressaltando as conveniências e vantagens que a expansão da economia do criatório sobre este território poderia trazer a outras regiões da colônia, já que nela achariam-se grandes conveniências:

[...] porquanto tem sal criado por natureza sem benefício nenhum, nem outra necessidade mais que de se recolher, para poder sustentar todos os reinos do mundo e produz tão grande abundância de gados e tão fertilíssimos pastos e tão largos que podem dar carnes para todo o Brasil e todas as matalotagens dos navios do comércio deles e coiramas para este Reino, e ainda achando-se por conta certa terem-se destruído com este levante do gentio tapuio mais de 900 mil cabeças de gado está suprimindo as capitanias de Pernambuco e Paraíba com carnes e boiadas para manejo dos engenhos e carros dos lavradores deles e a esta abundância de gados imitam as das mais criações de bestas infantas e ovelhas e mais criações⁵¹³

⁵¹² PALACIOS, Guillermo. **Campesinato e escravidão no Brasil: Agricultores livres e pobres na Capitania Geral de Pernambuco (1700-1817)** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2004. p. 59.

⁵¹³ “Registo da petição dos moradores da Capitania do Rio Grande da costa de Pernambuco e representam a Sua Majestade, como a dita capitania é uma das melhores que Sua Majestade tem nas partes da América.” *In*:

Na carta escrita pelos moradores do Rio Grande do Norte em meio ao contexto de forte acirramento dos conflitos contra as populações nativas desencadeado pelo avanço das frentes de expansão da pecuária sobre os vales dos rios que deságuam na porção oriental da costa leste-oeste, entende-se que a expansão da pecuária que se dava na região já era pensada no final do século XVII como forma de atender demandas não somente relacionadas ao envio de animais vivos para o fornecimento de carne fresca aos engenhos e núcleos populacionais da região do Nordeste Açucareiro, mas também à produção de carnes salgadas para o abastecimento dos navios que demandavam os portos do Estado do Brasil.

Reafirma-se assim o entendimento de que a produção de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste não se trataria de uma alternativa frente às desvantagens de algumas regiões de criatório relacionadas às suas localizações como a entendeu a historiografia regionalista; seria, assim, um específico segmento de exploração econômica da pecuária que, desde ao menos o final do século XVII, tinha seus interesses representados em meio ao conjunto de forças que atuaram no processo de expansão da pecuária sobre o território dos rios que deságuam na porção oriental da costa leste-oeste e cuja promoção foi impulsionada por interesses relacionados à expansão das conexões do império português no espaço atlântico que proporcionaram uma ampla dinamização de circuitos que, além de intensificarem as conexões portuárias no próprio espaço colonial, integravam as bases portuárias da América portuguesa, não somente aos portos do reino, mas também a muitas outras localidades, com especial destaque a portos negreiros da África, cujas conexões diretas com a América portuguesa, com base no trato negreiro, vivenciaram uma forte expansão ao longo do século XVIII.

Com base na disposição das informações elencadas na carta, depreende-se que os interesses voltados à expansão da pecuária para a produção de carnes salgadas destinadas as matalotagens dos navios que faziam o comércio no Estado do Brasil⁵¹⁴ encontravam-se diretamente associados à exploração das salinas da região que assumiram uma dimensão estratégica em favor da promoção da indústria de carnes secas na porção oriental da costa leste-oeste, não somente por tratarem-se de base de acesso a um insumo essencial à dita indústria, mas também pelos condicionantes relativos ao comércio do sal: gênero que, entre

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E SAÚDE, **Documentos Históricos**. v. 84. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1949. p. 120.

⁵¹⁴ Matalotagem é a forma como se denomina o conjunto de mantimentos destinados à alimentação da tripulação e passageiros de uma embarcação.

os séculos XVII e XVIII, teve seu comércio no Estado do Brasil explorado em regime de monopólio.

Conforme nos aprofundaremos adiante, o Estanco régio do sal no Estado do Brasil foi um fator que, ao longo do século XVIII, a mesma medida que contribuiu para o desenvolvimento e expansão das atividades da pecuária das carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste, contribuiu, também, para limitar o desenvolvimento destas atividades em outras regiões da colônia. Os aspectos destacados nos levam a reforçar o entendimento de que os pilares sobre os quais se assentaram as bases de organização e exploração mercantil da pecuária das carnes salgadas desenvolvida na porção oriental da costa leste-oeste ao longo do século XVIII, não encontravam-se limitados a aspectos de caráter meramente local ou regional, já que, para além dos condicionantes de natureza exógena relacionadas às bases de consumo do dito gênero (que atendiam demandas movidas nos principais mercados da colônia), também concorreram condicionantes relativos às suas bases de produção que, em última instância, enquadravam-se na escala dos circuitos da porção atlântica do império português.⁵¹⁵

Se Geraldo Nobre creditou o desenvolvimento da produção de carnes salgadas na região a uma separação entre produção e comércio do gênero – pois, conforme sua interpretação, se os comerciantes de Pernambuco e da Bahia dominassem a técnica de produção de carnes salgada produziriam-nas em suas próprias capitanias – entendemos que, além de não podermos pensar em uma clara separação entre “fazendeiros” e “comerciantes” na promoção das atividades da pecuária de carnes salgadas na região entre o final do século XVII e início do XVIII, a não promoção da indústria de salga de carnes em larga escala nas capitanias centrais, não se deveria ao desconhecimento por parte dos negociantes de Pernambuco e Bahia de técnicas específicas de produção que, conforme Nobre, seriam dominadas por fazendeiros locais.

O entendimento expresso pelo autor reflete uma percepção generalista e homogeneizante acerca da pecuária que corrobora com a compreensão de alguns grandes modelos de interpretação historiográfica que entenderam a economia do criatório basicamente a partir de seus vínculos de associação e dependência com a grande agricultura exportadora

⁵¹⁵ Entre o início do século XVII e o início do século XIX, o comércio de Sal no Estado do Brasil se dava em regime de monopólio régio. No tópico 4.2.2 deste trabalho, discutimos de forma mais aprofundada como a exploração do sal na colônia, dentro do contexto de vigência do estanco régio, atuou de forma a influenciar (direta e indiretamente) a promoção e manutenção das bases de exploração de uma pecuária voltada à produção de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste ao longo do século XVIII. Sobre o estanco régio do sal, ver: ELLIS, Myriam. **O monopólio do sal no Estado do Brasil**. São Paulo: Secção gráfica da Faculdade de Filosofia, Ciências e letras da Universidade de São Paulo. 1956.

que se desenvolvia nas regiões do litoral açucareiro e que, nesta medida, confere enfoque ao envio de rebanhos para as feiras de gado, de onde eram destinados ao atendimento das demandas das grandes unidades produtoras destas regiões.

A perspectiva analítica indicada não dá conta, de forma devida, da multiplicidade de interesses e segmentos que envolviam a expansão da economia criatório na América portuguesa, (muitas vezes entendidos como especificidades de menor relevo) que pautaram inclusive a organização territorial de grandes espaços de criatório como os Sertões do Norte, marcados por especializações regionais, que refletem uma variedade que, conforme Almir Leal de Oliveira, aponta para: “[...] uma complexidade histórica da incorporação das áreas sertanejas aos domínios mercantis coloniais”⁵¹⁶ Com base na análise dos referenciais contidos na “*Idea da população da capitania de Pernambuco e das suas annexas*”⁵¹⁷ – documento elaborado no começo da década de 1780 pelo governador-geral de Pernambuco José Cezar de Menezes – acerca da economia do criatório que se desenvolvia no espaço da capitania geral de Pernambuco, Almir Leal de Oliveira ressalta a multiplicidade de interesses por ela atendidos destacando que:

A grande generalização das áreas dedicadas à pecuária de abastecimento das feiras de gado das áreas de agricultura comercial vão cedendo lugar a uma complexa situação de produção e comercialização no interior da capitania geral de Pernambuco. As especializações da produção para beneficiamento, a produção especializada no abastecimento das feiras e curtumes, a produção voltada para o abastecimento de outras capitanias e a própria especialização de uma área para o fornecimento de força motriz para os engenhos. Relações de produção transporte, comercialização e beneficiamento bem diversas daquelas que apenas colocavam a produção pecuária voltada para o abastecimento interno da agricultura comercial da cana-de-açúcar⁵¹⁸

Com base nos aspectos destacados, entende-se que a pecuária das carnes salgadas que se desenvolveu na porção oriental da costa leste-oeste não se trataria de uma “alternativa” ou de uma “especificidade que fugiria a uma regra”, mas uma experiência histórica de exploração na América portuguesa de um segmento da pecuária que atendia demandas específicas, como era o caso do abastecimento de embarcações.

⁵¹⁶ OLIVEIRA, Almir Leal de. A força periférica da operação comercial das carnes secas no Siará Grande no século XVIII. In: VIANA JUNIOR, Mario Martins, SILVA, Rafael Ricarte da, NOGUEIRA, Gabriel Parente (org.) **Ceará Economia, Política e Sociedade** (século XVIII e XIX). Fortaleza: Instituto Frei Tito de Alencar, 2011. p. 18.

⁵¹⁷ MENEZES, José Cezar de. “Idea da população da capitania de Pernambuco, e das suas annexas, extensão de suas Costas, Rios e Povoações Notaveis, Agricultura, Numero de Engenhos, Contratos e Rendimentos Reais, augmento que este tem tido desde o anno de 1774 em que tomou posse do governo das mesmas capitanias, o Governador e Capitam General José Cezar de Menezes”. In: **Anaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**, v. 40, Rio de Janeiro: Oficina Gráfica da Biblioteca Nacional, 1923. p. 01-111.

⁵¹⁸ OLIVEIRA, op. cit., p.19.

A natureza do gênero alimentício produzido (carnes conservadas), e as bases de transporte em que se organizava seu comércio (navegação de cabotagem) tornavam a “pecuária das carnes salgadas” um eixo da economia de criatório que, comparativamente à “pecuária das feiras”, detinha um mercado de consumo que, além de ser potencialmente mais amplo, propiciava-lhe uma maior margem de desvinculação do espaço regional no qual enquadravam-se suas bases de produção, algo observável nos portos da porção oriental da costa leste-oeste que, desde a primeira metade do século XVIII, mantinham conexões diretas por meio do comércio de carnes, não somente com praça do Recife – principal centro mercantil do espaço regional ao qual grande parte dos portos do sertão encontravam-se mais fortemente associados – mas também com Salvador e Rio de Janeiro, que também mantiveram fortes laços com o portos do sertão em função do comércio de carnes salgadas.

Apresentados alguns aspectos de distinção entre os eixos da “pecuária das carnes salgadas” e da “pecuária das feiras de gado”, a historiografia de perfil regionalista, indica que a economia das carnes salgadas, ao expandir suas bases de atividade na porção oriental da costa leste-oeste ao longo do século XVIII, teria passado a constituir-se, regionalmente, como uma concorrente da “pecuária das feiras” pois, conforme Renato Braga, as oficinas dos portos do sertão gradualmente teriam passado a representar uma importante força de atração às zonas de criatório da região, na medida em que:

As boiadas que se deslocavam para as feiras pernambucanas e baianas começaram a rumar em direcção à foz das suas próprias ribeiras. Este movimento revolucionou a feição econômica local. Marinha e sertão interpenetraram-se comercialmente e os laços administrativos entre as duas zonas tornaram-se mais efectivos.⁵¹⁹

Renato Braga indica que, com o desenvolvimento e expansão da pecuária das carnes salgadas, parte dos rebanhos de regiões que anteriormente eram enviados pelas Estradas das Boiadas rumo às feiras de gado nas proximidades do litoral açucareiro passou a ser conduzida às oficinas estabelecidas nos núcleos portuários na porção oriental da costa leste-oeste para produção de carnes salgadas. Nesta medida, o negócio das carnes salgadas gradualmente consolidou-se e fortaleceu-se, constituindo-se em uma importante base para o desenvolvimento de um mercado regional na própria capitania que vinculava os portos do sertão a parcelas das regiões de criatório distribuídas entre os rios que deságuam na porção oriental da costa leste-oeste, unindo regionalmente em territórios de uma mesma capitania as

⁵¹⁹ BRAGA, Renato. Um capítulo esquecido da economia pastoril do nordeste. **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, v. 61, p. 149-162, 1947. p. 151.

bases de exploração do criatório e do comércio, o que corresponde a mais um elemento a diferenciar estes dois grandes eixos de exploração econômica da pecuária na região.

Se Renato Braga destacou que a pecuária das carnes salgadas possibilitou uma forte integração entre os sertões e o litoral das próprias capitanias nas quais estas atividades desenvolviam-se, esta integração era marcada pela atração representada pelo comércio desenvolvido nos portos do sertão que, baseados na produção e exportação de carnes salgadas, fizeram-se centros mercantis que expandiam seus papéis como importantes empórios regionais que abasteciam as regiões de criatório com mercadorias as mais variadas que para eles destinavam-se em barcos oriundos das principais praças da colônia que, posteriormente, partiam dos portos do sertão carregados com carnes salgadas e outros gêneros da terra, dentre os quais se destacavam os couros.

Produto associado à exploração do eixo da pecuária das carnes salgadas nos portos do sertão que, ao longo do século XVIII, ganhou destaque na pauta de exportação da colônia, entendemos que o comércio do couro correspondeu a um dos fatores que possam ter conferido impulso à expansão das atividades da pecuária das carnes salgadas nos portos do sertão que se observa na segunda metade do século XVIII. Se desenvolvida inicialmente (ao menos com maior vulto) no porto do Aracati, a pecuária das carnes salgadas expandiu suas bases de produção na região a partir de meados do século XVIII, época em que portos da ribeira do do Acaraú (na porção oeste do litoral da capitania do Siará Grande, em trechos parcialmente correspondentes à antiga região da Ibiapaba) e das capitanias do Rio Grande do Norte e Piauí passaram a notabilizar-se pelo desenvolvimento destas atividades, com especial destaque para o porto de Parnaíba que, tal qual Aracati, se converteu a partir de meados do século XVIII em um destacado centro de produção e exportação do dito gênero.

A expansão da pecuária das carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste a partir de meados do século XVIII acabou por servir de base para emergência de conflitos que, em âmbito regional, colocou-a em confrontação com os interesses relacionados à “pecuária das feiras” e foi base para uma crise no abastecimento de carnes em mercados do Nordeste Açucareiro no final do século, já que a ampliação da condução dos rebanhos para as oficinas dos portos do sertão teve como uma de suas consequências a redução do envio de boiadas para as feiras de gado da região do Nordeste Açucareiro, ao ponto de, nas últimas décadas do século XVIII, não haver mais: “[...] quem arrematasse o contrato das carnes, os açougues funcionavam intermitentemente, o gado não aparecia nas feiras pernambucanas, e

no Recife houve anos de grande penúria desse habitual alimento”⁵²⁰, o que, conforme análise da correspondência do Governador de Pernambuco, Dom Tomás José de Melo, Renato Braga indica dever-se ao fato que que: “[...] todo o gado dos sertões era para matar salgar e navegar, expressão que retrata perfeitamente o centripetismo das oficinas”⁵²¹

Na busca em por fim à crise de abastecimento de carnes que então se abatia na região, Dom Tomás José de Melo ordenou, no ano de 1788, o fechamento das oficinas dos portos de Açu e de Mossoró, na capitania do Rio Grande do Norte, e impôs um maior controle sobre as atividades das oficinas dos portos da capitania do Siará Grande; medidas que visavam garantir a retomada do aporte de gado para os açougues da região do Nordeste Açucareiro. Além de ordenar a proibição do envio de rebanhos das capitanias do Rio Grande do Norte e da Paraíba às oficinas da capitania do Siará Grande (sobre as quais não se estenderam as ordens de encerramento das atividades⁵²²); o governador de Pernambuco proibiu a manutenção de conexões diretas dos portos do sertão da dita capitania com as praças de Salvador e Rio de Janeiro, indicando que os barcos que saíssem dos portos do sertão carregados com carnes fizessem obrigatoriamente escala no Recife, como forma de garantir o efetivo suprimento das demandas regionais de carnes salgadas, necessárias à: “[...] sustentação do Povo da Praça, Fábrica dos Engenhos, e moradores do mato, q’ de ordinário não uzão de outras Carnes, presuadindo-me a boa razão, q’ não devia deixar a fome em caza, a troco de ir fazer abundancia dos defora”⁵²³.

A crise no suprimento de carnes (não somente frescas, mas também salgadas) que se observa na década de 1780 naquele que se tratava do mercado regional de destaque mais fortemente vinculado às regiões de criatório das porções mais setentrionais dos Sertões do Norte (o Nordeste Açucareiro), quando associadas às ações tomadas pelo Governador de Pernambuco e às motivações e justificativas por ele apresentadas, demonstram que a expansão das atividades das oficinas dos portos do sertão no final do século XVIII não somente teria

⁵²⁰ BRAGA, Renato. Um capítulo esquecido da economia pastoril do nordeste. **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, v. 61, p. 149-162, 1947. p. 151.

⁵²¹ *Ibid.* p.151.

⁵²² Em ofício enviado aos camaristas da vila do Aracati a 22 de setembro de 1788, o governador de Pernambuco – ao indicar que: “[...] as boyadas do d.º Rio Grande e Par.ª são necessárias para promover os Assougues desta Praça [Recife] e capitania [Pernambuco]” – ordenava aos camaristas de Aracati que: “[...] se lhes constar q. ahi [Aracati] chegar alguma boyada do Referido Rio Grande e Paraíba, deve logo mandar prender o boyadeiro [...] informe de q. Fazenda He aboiada, quem He seu dono e q. cabeças levava; para Eu resolver oq. Me parecer justo[...].” Carta aos officiaes da Câmara do Aracati, “o q’ se deve praticar com os Barcos de carne etc.”1788.Ofício do Governo. Livro 3, 1787-1789, APEP. (Apud.) GIRÃO, Valdelice Carneiro. **As oficinas ou charqueadas no Ceará**. Fortaleza: Secretaria de Cultura e Desporto, 1995. p. 119.

⁵²³ Carta do Governador Thomaz, José de Melo ao Sr. Martinho de Melo. Correspondencia da Corte Livro 5, 1788-1790, APEP. (Apud.) GIRÃO, Valdelice Carneiro. **As oficinas ou charqueadas no Ceará**. Fortaleza: Secretaria de Cultura e Desporto, 1995. p. 117-118.

afetado o fornecimento de gado para as feiras do Nordeste Açucareiro, comprometendo assim o atendimento das demandas regionais de carnes frescas devido a uma maior condução de rebanhos para as oficinas dos portos do sertão; como também que as carnes salgadas neles produzidas estavam sendo direcionadas a outros mercados, não atendendo, na mesma medida, as demandas do dito gênero no Nordeste Açucareiro, onde, conforme o Governador de Pernambuco, as carnes secas tinham um largo consumo entre: “[...] o Povo da Praça, Fábrica dos Engenhos, emoradores do mato”⁵²⁴.

A imposição da escala no porto do Recife aos barcos que faziam o comércio com os portos do sertão da capitania do Siará Grande e a liberação da comercialização de carnes salgadas com as praças de Salvador e Rio de Janeiro somente quando as demandas regionais do dito gênero fossem efetivamente atendidas, reafirmam o entendimento da maior amplitude das redes de interesses que atuavam na promoção da pecuária das carnes salgadas e de sua maior desvinculação dos interesses do espaço regional no qual encontravam-se estabelecidas suas bases de produção; já que a despeito de grande parte dos agentes que atuaram de forma direta na promoção da pecuária das carnes salgadas nos portos do sertão o faziam partir de suas inserções em redes mercantil fortemente centradas na praça do Recife (onde muitos, até mesmo tinham residência e loja aberta) os interesses que pautavam a comercialização do produto não encontravam-se limitados a estas bases, expandindo-se por uma territorialidade dilatada e descontínua, constituída a partir da ação das redes mercantis que ao longo do século XVIII atuaram com base na promoção dos interesses relacionados à produção, comercialização e consumo de carnes salgada.

O fechamento das oficinas dos portos da capitania do Rio Grande do Norte e a imposição de um maior controle sobre a produção e o comércio das carnes secas produzidas nos portos da capitania do Siará Grande no final da década de 1780 correspondem, assim, à primeira fase do processo de desarticulação das bases de produção de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste que se concluiria nos primeiros anos do século XIX.

Se os eventos do final da década de 1780 ligam-se a conflitos de natureza regional relacionados aos problemas de abastecimento de carne do Recife e de outros núcleos da região do Nordeste Açucareiro, a sequência do processo de desestruturação das bases de produção de carnes salgadas nos portos do sertão – marcada pelo o fim da produção do gênero

⁵²⁴ A associação feita por Dom Tomás José de Melo do consumo das carnes secas aos segmentos sociais por ele destacado, indicam que as bases do consumo do gênero na colônia encontravam-se fortemente ligadas a segmentos que integravam as bases da hierarquia social, como era o caso, dentre outros segmentos, da população escravizada, aspecto sobre o qual nos aprofundaremos na parte III deste trabalho, ao discutirmos a dimensão social do consumo das carnes salgadas na América portuguesa.

em Aracati (o mais importante núcleo produtor da região) em 1793, seguido pelo fechamento das últimas oficinas em Parnaíba no início do século XIX – tradicionalmente foram creditados na historiografia à associação de fatores de natureza climática e da emergência de um novo polo produtor de carnes salgadas no Rio Grande de São Pedro no final do século XVIII.

Resumindo o entendimento historiográfico acerca dos impactos das secas como um fator que afetou produção de carnes salgadas em Aracati no final do século XVIII, atuando diretamente para o fim destas atividades na localidade no início da década de 1790, Valdelice Girão declarou que: “Os dados historiográficos indicam como responsáveis pelo fim da ‘indústria’ do charque as crises climáticas pelas quais passou o Ceará nos anos 1777-1778 e 1790-1793”⁵²⁵. Se os impactos da seca de 1777-1778 sobre a economia do criatório da capitania do Siará Grande são relativizados por Valdelice Girão: “[...] uma vez que já nos anos seguintes as charqueadas retomam o antigo ritmo, mas nem assim menos significativo.”⁵²⁶; a seca de 1790-1793 – período de estiagem cujos grandes impactos causados conferiram-lhe a denominação de “seca grande” – é efetivamente entendida como um fator de destaque para o fim da produção de carnes salgadas em Aracati.

Sobre os impactos desta seca, a memória escrita em 1795 por Manuel Esteves de Almeida (à época camarista da vila do Aracati) dá conta dos efeitos devastadores desta quadra de estiagem para a economia regional que, no Siará Grande, teve como consequência a quase extinção dos rebanhos da capitania que pôs fim às atividades das oficinas em Aracati, pois, conforme a dita memória:

No anno de 1790 principiou, além de outras mais moderadas, uma secca tão terrível e rigorosa, que durou o espaço de 4 annos, porem no 1791 e 1792 mais excessiva, de tal sorte que derrubou, destruiu e matou quase todos os gados dos sertões desta comarca, e por isso veio a perder aquelle ramo de commercio das fabricas de carnes seccas desde o anno de 1793 exclusivo, por que no anno de 1794 já não houve gado que se matar, e pereceriam todos, se da Capitania do Piauhy não soccorressem aos dos sertões desta comarca com seus gados, cujo domínio se espera ser reparado em

⁵²⁵ GIRÃO, Valdelice Carneiro. **As oficinas ou charqueadas no Ceará**. Fortaleza: Secretaria de Cultura e Desporto, 1995. p. 117-118.

⁵²⁶ *Ibid.*, p.129. Se Valdelice Girão relativizou os reais impactos que a seca de 1777-1778 causara à economia do criatório na capitania do Siará Grande, uma análise dos valores pelos quais foram arrematados nas décadas de 1770 e 1780 os contratos dos Dízimos e Miunças dos ramos referentes aos espaços da capitania do Siará Grande mais diretamente influenciados pela pecuária das carnes salgadas, nos levam a concordar com Girão. Além de os dados apontarem para uma leve queda dos valores no contexto da estiagem, observa-se que, em meados da década de 1780, ocorreu uma significativa valorização dos contratos, que chegam quase a ordem de 100% o que aponta para uma rápida retomada das atividades econômicas da capitania que (mesmo que parcialmente possa ser creditada ao início da cotonicultura voltada à exportação) nos leva a entender que a seca de 1777-1778, mesmo que tenha imposto importantes perdas à economia do criatório (que seguia sendo o principal segmento econômico da capitania), estas não devam ter correspondido a um cenário de crise acentuada. Para conferir os dados referentes aos valores de arrematação dos contratos dos dízimos mencionados, ver: APÊNDICE D.

ração de já ir agora havendo gados com que se poderá continuar a referida fábrica das carnes seccas.⁵²⁷

Se a “*seca grande*” é apontada na historiografia como causa do encerramento definitivo das atividades de produção de carnes secas no porto do Aracati em 1793 (o último ano em que se desenvolveram as atividades nas oficinas da localidade) os fenômenos climáticos que afetaram a região no último quartel do século XVIII são apontados como motivadores da desestruturação das bases de produção de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste, não somente pelos impactos momentâneos causados pela estiagem em âmbito regional, mas, sobretudo, pela associação que se estabelece na historiografia entre as secas que afetaram a região no final do século e a organização, nos limites meridionais da América portuguesa, de um novo espaço de destaque na exploração do segmento econômico da pecuária das carnes salgadas, pois, conforme Renato Braga, a “*seca grande*”:

[...] assinalou definitivamente a decadência dos sertões nordestinos como abastecedores de carne. À medida que decresciam as suas exportações, avultavam os fornecimentos de um novo mercado, que a seu favor apresentava rebanhos imensos e um ambiente sem igual em toda a colônia para a criação.⁵²⁸

O surgimento das charqueadas no Rio Grande de São Pedro – que foi associado ao estabelecimento em Pelotas, do já mencionado José Pinto Martins após migrar do Aracati (aleadamente por motivações associadas às secas que afetaram a região) – é assim entendido, como uma consequência dos períodos de estiagem do final do século, não somente por terem afetado as atividades dos portos do sertão pela redução dos rebanhos destinados ao abate para a produção de carnes salgadas, como também por ter sido, conforme historiografia regionalista, a base para a migração de um sujeito conhecedor de técnicas de produção de carnes salgadas que teria dado início ao desenvolvimento das atividades de produção do dito gênero no Rio Grande de São Pedro.

A migração de José Pinto Martins e a difusão de técnicas de produção do gênero, teriam assim propiciado a emergência de um importante espaço concorrente da pecuária das carnes salgadas da costa leste-oeste que – aleadamente por se tratar de um espaço com condições físicas mais vantajosas ao desenvolvimento da pecuária do que o espaço semi-árido das regiões de criatório vinculadas aos portos do sertão – rapidamente teria consolidado-se

⁵²⁷ ALMEIDA, Manoel Esteves de. Registro de memória dos principais estabelecimentos, factos, e casos raros acontecidos nesta Villa de Santa Cruz do Aracaty, feita segundo a ordem de S. M., de 27 de julho de 1782 pelo vereador Manoel Esteves D’Almeida desde a fundação da dita Villa, até o anno presente [de 1795]. In: **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, v. 1, p.80-86, 1887. p. 85.

⁵²⁸ BRAGA, Renato. Um capítulo esquecido da economia pastoril do nordeste. **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, v. 61, p. 149-162, 1947. p. 159.

como espaço produtor do dito gênero, o que teria não somente desestimulado o ressurgimento das atividades das oficinas no porto do Aracati, como também sido a base para a gradual decadência que o segmento da pecuária das carnes salgadas experimentou no porto de Parnaíba da capitania do Piauí ao longo dos primeiros anos do século XIX, marcado por um decréscimo destas atividades na localidade até o seu completo fim na década de 1820.⁵²⁹

O aspecto climático corresponderia, em meio a este entendimento, a um imperativo determinante para a desestruturação de um importante eixo de exploração econômica da pecuária de parte dos Sertões do Norte, aspecto que, é preciso ressaltar, corresponde a uma análise influenciada por um discurso que não é unicamente histórico, mas também político, já que as secas, desde pelo menos o final do século XIX foram apropriadas e incorporadas pelas elites políticas e intelectuais das províncias/estados que dividem o espaço sobre o qual predomina o bioma semi-árido, como parte de um discurso político que, especialmente nas primeiras décadas do século XX (época em que se constituem e/ou se fortalecem as bases historiográficas regionalistas que lançaram os primeiros entendimentos acerca da pecuária das carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste) passou a integrar um repertório de reivindicações que deram margem à constituição de um imaginário regionalista no qual os imperativos climáticos de fenômenos como a seca ganharam destaque no repertório de reivindicações políticas das elites da nascente região Nordeste.⁵³⁰

Ao ressaltarmos que o destaque conferido à seca na historiografia regional deve ser contextualizado e visto (não de todo, mas parcialmente) como fruto de uma conjuntura específica que influenciou o pensamento e a ação de políticos e intelectuais que no início do século XX pensaram e “inventaram o Nordeste”, cabe, contudo, destacar que não subestimamos os grandes impactos causados pelas quadras de estiagem na região, especialmente ao considerarmos que nossa análise se refere a um segmento econômico que, por sua própria natureza, é profundamente afetado em períodos de secas, que ao longo do século XVIII não teve nas quadras de estiagem das décadas de 1770 e 1790 os seus únicos períodos de seca ampla e severa.

⁵²⁹ Acerca da gradual diminuição e efetivo encerramento das atividades das oficinas de Parnaíba no início do século XIX, sabemos, por meio de trecho de uma carta escrita no ano de 1877 pelo coronel José Francisco de Miranda Osório que estas atividades tiveram seu fim em Parnaíba na década de 1820, pois nesta carta o coronel Miranda Osório relata que: "Quando cheguei a Parnaíba em 1813, ainda existiam três dos seis estabelecimentos de charque que aqui havia; e estes conservaram-se até os anos de 1820, 1824 e 1827; e matavam-se ainda de seis a oito mil bois." COSTA, F.A. Pereira da. **Cronologia Histórica do Estado do Piauí**. v.1. Rio de Janeiro: Editora Artenova, 1974. p. 196

⁵³⁰ Acerca da construção do regionalismo nordestino na primeira metade do século XX e do destaque conferido ao imperativo físico-climático na constituição deste discurso ver: ALBUQUERQUE JUNIOR. Durval Muniz de. **A invenção do Nordeste e outras artes**. São Paulo: Cortez, 2011.; MENEZES, Djacir. **O Outro Nordeste**. Fortaleza: Expressão Grafica e Editora, 2018.

Conforme Joaquim Alves: “Cinco vezes no século XVIII a seca manifestou-se com toda a sua intensidade, da Bahia ao Piauí: 1721-1725, 1736-1737, 1745-1746, 1777-1778 e 1791-1793”⁵³¹. Além destes cinco períodos marcados por uma quadra de estiagem ampla e severa, as secas também se fizeram presentes de forma regionalizada conforme se observa no quadro 06 disposto abaixo no qual se apontam os anos marcados por estiagem (total ou parcial) nas capitanias que integraram a capitania geral de Pernambuco, o que nos leva a entender que, as secas (mesmo as mais amplas e severas) corresponderam a um fenômeno constante na região ao longo de todo o século XVIII.

Quadro 6 – Períodos de secas do século XVIII

Siará Grande	Rio Grande do Norte	Paraíba	Pernambuco
1711	1710-1711	1710-1711	1709-1711
1721-1725	1721	1721	1720-1721
X	1723-1727	1723-1727	1723-1727
X	X	1730	X
1736-1737	1736	1736-1737	1735-1737
1745-1746	1744	1746-1747	1744-1747
X	X	X	1748-1751
1754	X	X	X
1760	X	X	X
1766	1766	X	X
1772	X	X	1771-1772
1777-1778	1777-1778	1777-1778	1776-1778
X	1784	X	1783-1784
1791-1793	1791-1793	1791-1793	1790-1793

Fonte: ALVES, Joaquim. **História das Secas: séculos XVII a XIX**. Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 2003. p. 30.

O destaque acerca da recorrência das quadras de estiagem na região ao longo de todo o século XVIII se faz necessário para ressaltarmos que, se as secas correspondem a momentos de crise da economia do criatório e que fenômenos do gênero se deram ao longo de todo o século, não entendemos, contudo, que os condicionantes de natureza física e climática, a despeito de terem contribuído, tenham sido os aspectos efetivamente determinantes para a desmobilização das atividades da pecuária das carnes salgadas na porção oriental na costa

⁵³¹ ALVES, Joaquim. **História das Secas: séculos XVII a XIX**. Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 2003. p. 30-31.

leste-oeste e a consequente emergência de um novo polo de produção de carnes salgadas no Rio Grande de São Pedro no final do século XVIII.

Mesmo que consideremos as vantagens e desvantagens comparativas para o criatório nos ditos espaços (que já se encontravam postas ao longo de todo o século XVIII) entendemos que esta mudança deva-se, antes de tudo, à transferência do eixo de interesse das redes que na América portuguesa atuavam na promoção da pecuária das carnes salgadas da porção oriental da costa leste-oeste para o Rio Grande de São Pedro, aspecto que se insere na conjuntura do período colonial tardio, encontrando-se diretamente relacionado à consolidação, a partir do final do século XVIII, do processo de transferência do eixo político-econômico do Estado do Brasil da porção centro-norte (que tinha em Recife e Salvador seus principais centros) para a região centro-sul (que tinha como mais importante centro o Rio de Janeiro), mudança de natureza estrutural que se desenvolveu de forma gradual em meio às grandes transformações e diferentes conjunturas vivenciadas na América portuguesa ao longo do século XVIII.⁵³²

Na análise de Valdelice Girão, a autora avançou nas discussões referentes à desestruturação das bases da pecuária das carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste no final do século XVIII em relação aos trabalhos que lhe precederam, por entender que os fenômenos climáticos e a emergência de um espaço concorrente na produção do dito gênero no Rio Grande de São Pedro não dariam conta de uma efetiva compreensão do fim das atividades das oficinas na capitania do Siará Grande.

Sem pôr em questão os impactos momentaneamente causados à economia do criatório pelo período de estiagem ocorrido entre 1790-1793 que, conforme o relato de Manuel Esteves de Almeida, associa-se ao encerramento das atividades das oficinas do Aracati no ano de 1793, a não retomada destas atividades após a reposição dos rebanhos nos anos que se seguiram à seca grande, mais do que unicamente justificável pela emergência de um espaço concorrente na produção do dito gênero (o Rio Grande de São Pedro), deveria ser compreendida a partir da observância de algumas transformações de natureza estrutural que se processaram a partir de meados do século XVIII no espaço atlântico e adquiriram impulso nas últimas décadas do século, proporcionando grandes transformações nas estruturas de produção e comércio de múltiplos espaços da América portuguesa, como a capitania do Siará Grande, pois conforme a autora:

⁵³² Para um entendimento acerca da noção de “colonial tardio” e alguns aspectos que marcaram este período, de forma mais específica, na praça do Rio de Janeiro ver: FRAGOSO, João. Algumas notas sobre a noção de “colonial tardio” no Rio de Janeiro: um ensaio sobre a economia colonial. **Locus**: Revista de História, Juiz de Fora, v. 6, n. 10, 2000.

A capacidade de recuperação do rebanho comprovada pela documentação analisada nos possibilita afirmar que teria sido possível a retomada econômica da Capitania com as charqueadas, após 1793, se outros fatores não houvessem interferido na estrutura econômica comercial, não só da capitania do Ceará, mas da colônia como um todo. Mudanças ocorridas na Europa, especialmente na Inglaterra, a partir da metade do século XVIII, refletiram no Brasil, estimulando o renascimento da agricultura; agora não somente dirigida à produção do açúcar, como também a cultura do algodão.⁵³³

Girão destacou assim que a não retomada das atividades das oficinas em Aracati creditaria-se, portanto, a aspectos referentes à conjuntura do “renascimento agrícola” – forma como a historiografia denomina a forte retomada nas últimas décadas do século XVIII do destaque da agricultura de perfil exportador, face à relativa decadência vivenciada ao longo da conjuntura da Idade do Ouro – que na capitania do Siará Grande expressou-se pelo avanço do cultivo do algodão nas últimas décadas do século⁵³⁴.

Produto nativo cuja exploração na colônia tradicionalmente associava-se ao atendimento das demandas do mercado interno, o algodão foi alçado, a partir das últimas décadas do século XVIII, à condição de bem exportável extremamente valorizado em função da expansão de sua demanda como matéria-prima da nova indústria têxtil que emergia na Inglaterra no contexto Revolução Industrial, o que estimulou o seu cultivo em amplos espaços da América portuguesa, como a capitania do Siará Grande, onde a cotonicultura voltada à exportação iniciou-se em pequena escala na serra de Uruburetama no final da década de 1770, expandindo-se gradualmente por outros espaços da capitania, com especial destaque para o litoral e as serras situadas nas proximidades da vila de Fortaleza e também na região do vale do Jaguaribe. Valdelice Girão entende assim que:

Com o algodão rompe-se o exclusivismo pastoril no Ceará. A base da economia passa a ser assentada na agricultura, com a pequena disponibilidade de capital atraída para o financiamento da referida exportação. Com o advento da produção algodoeira, aumenta a necessidade de uma comercialização direta com Portugal, intensificando-se as solicitações, neste sentido pelas autoridades representativas da Capitania à Coroa.⁵³⁵

⁵³³ GIRÃO, Valdelice Carneiro. **As oficinas ou charqueadas no Ceará**. Fortaleza: Secretaria de Cultura e Desporto, 1995. p. 130.

⁵³⁴ Considerando que a conjuntura da “Idade de Ouro” (que, *grosso modo* corresponde à primeira metade do século XVIII) foi marcada pela diversificação econômica, expansão do comércio e uma relativa diminuição da agricultura exportadora no conjunto da economia colonial; a segunda metade do século na América portuguesa caracteriza-se, entre outros aspectos, pelo declínio dos volumes de extração do ouro e de uma gradual retomada, expansão e diversificação da agricultura exportadora, que reflete a conjuntura denominada como “renascimento agrícola” que, se iniciada à época do consulado pombalino, ganha um importante impulso especialmente nas últimas décadas do século XVIII.

⁵³⁵ GIRÃO, Valdelice Carneiro. **As oficinas ou charqueadas no Ceará**. Fortaleza: Secretaria de Cultura e Desporto, 1995. p. 131.

Para Girão, a não retomada das atividades das oficinas em Aracati deveu-se, portanto, a mudanças de natureza estrutural cujas repercussões no Siará Grande, se expressariam na valorização da cotonicultura que, a partir das últimas décadas do século XVIII, expandiu-se como cultura de perfil exportador. Esta transformação teria reconfigurado os interesses referentes à exploração econômica da capitania, propiciando um rearranjo das bases de financiamento e exploração mercantil que atuavam na região que, se no comércio das carnes salgadas encontravam-se assentados em um sistema de natureza regional, voltado ao atendimento de demandas do mercado colonial e baseado na navegação de cabotagem com as principais praças mercantis da colônia, teriam passado a demandar conexões diretas com o reino, o que teria dado margem ao pleito de emancipação política do Siará Grande em relação à sua condição de capitania subalterna, o que foi efetivamente alcançado no ano de 1799, ano em que a capitania do Siará Grande foi emancipada do governo de Pernambuco e o governo da capitania da Paraíba readquiriu a autonomia perdida na década de 1750, o que conferia o direito de comercialização direta com o reino: algo *a priori* interdito a uma capitania subalterna.

Na medida em que a emancipação das ditas capitanias lhes conferia a possibilidade de estabelecimento de conexões diretas com o reino e outras praças, retirando-lhes a obrigatoriedade da intermediação do porto do Recife no comércio desenvolvido por estas capitanias com o reino; ela também correspondeu ao princípio do processo de desarticulação da capitania geral de Pernambuco no final do século XVIII, espaço que entendemos como referencial para pensarmos o comércio de carnes salgadas nos portos do sertão, pois, além de corresponder à base territorial sobre a qual preferencialmente expandiram-se os interesses mercantis de negociantes da praça do Recife – aqueles que mais diretamente atuaram na promoção da economia das carnes salgadas nos portos do sertão – a trajetória referente às constituição e desagregação das bases desta grande unidade regional ao longo do século XVIII nos possibilita traçar um paralelo com as dinâmicas vivenciadas pelo espaço produtor de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste.

Se a pecuária das carnes salgadas estabeleceu suas bases na região à época em que se davam os conflitos pela conquista dos sertões a partir da expansão da pecuária, época em que a capitania do Rio Grande do Norte (no ano de 1701) passa à ser subordinada ao governo de Pernambuco; a pecuária das carnes salgadas, por sua vez, expande suas bases de produção na porção oriental da costa leste-oeste em meados do século XVIII, contexto marcado pela incorporação da Paraíba e de Itamaracá à capitania geral de Pernambuco, e que este espaço

regional vivencia o início de seu processo de desarticulação no final do século XVIII, à mesma época em que a pecuária das carnes salgadas nos portos do sertão encontravam-se em processo de franco declínio, o que nos leva a entender que as bases de produção de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste, mais do que propriamente nas capitanias nas quais encontravam-se estabelecidos os portos do sertão, deve tomar como um de seus horizontes de referência de análise o espaço histórico da capitania geral de Pernambuco.

Acerca da análise de Valdelice Girão, que creditou à emergência da contonicultura a razão pelo não restabelecimento das atividades de salga de carnes na capitania do Siará Grande após a “seca grande”, cabe destacar que seu entendimento encontra-se amparado na tese do “sentido da colonização”, modelo analítico elaborado Caio Prado Júnior na década de 1940 e de grande influência historiográfica nas décadas que se seguiram à sua elaboração que – por entender a colonização da América portuguesa como parte de um processo bem mais amplo, nomeadamente o da acumulação primitiva de capitais na Europa que deu margem à formação do capitalismo – percebe a experiência histórica da colonização portuguesa na América como fundamentalmente voltada à geração de excedentes de capitais exportáveis para a Europa, o que se daria especialmente por meio da exploração no espaço colonial de segmentos econômicos voltados à exportação.⁵³⁶

Mesmo que ao longo de sua análise acerca da economia colonial Caio Prado Júnior destaque de forma recorrente a relevância da economia do criatório, o fato de a pecuária ser entendida como uma atividade fundamentalmente voltada ao atendimento de demandas do mercado interno fazia com que ela fosse considerada um segmento de importância secundária no conjunto da economia colonial, pois, conforme Prado Júnior:

Além destas atividades fundamentais [atividades econômicas de natureza exportadora] – fundamentais por que representam a base em que se assenta a vida da colônia, e constituem mesmo a sua razão de existência –, poderíamos acrescentar outras, como a pecuária, certas produções agrícolas que não tem por objeto o comércio externo [...] Mas não podemos colocá-las no mesmo plano, pois pertencem a outra categoria, e categoria de segunda ordem. Tratam-se de atividades subsidiárias destinadas a amparar e tornar possível a realização das primeiras [exportadoras]. Não têm uma vida própria autônoma, mas acompanham aquelas a que se agregam como simples dependência. Numa palavra, não caracterizam a economia colonial brasileira e lhe servem apenas de assessorio.”⁵³⁷

Considerando que o paradigma do “sentido da colonização” no qual Valdelice Girão embasou seu entendimento acerca da decadência da economia das carnes salgadas na

⁵³⁶ Sobre o “Sentido da Colonização” ver: PRADO JÚNIOR. Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo**. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

⁵³⁷ PRADO JÚNIOR. Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo**. São Paulo: Companhia das Letras, 2011. p.128-129.

capitania do Siará Grande corresponde a um modelo analítico que confere centralidade em seu olhar acerca da economia colonial a setores voltados à exportação, e que dentro deste enquadramento analítico os movimentos dos segmentos econômicos voltados ao abastecimento interno (como era o caso da economia das carnes salgadas) são entendidos como se dando unicamente a reboque das demandas dos segmentos agro-exportadores, a retomada em Aracati das atividades das oficinas de produção de carnes secas teria sido, conforme essa lógica, desestimulada pelo desenvolvimento na capitania de um segmento econômico de natureza exportadora.

Diante dos aspectos apresentados, entendemos que, se o destaque conferido por Valdelice Girão acerca da emergência da cotonicultura na capitania do Siará Grande no final do século XVIII nos parece um fator pertinente para se pensar as reconfigurações das redes mercantis que se processam no Siará Grande no período colonial tardio, marcado pela conquista da autonomia política e abertura das bases para o estabelecimento de conexões mercantis diretas da capitania com o reino; acreditamos, por outro lado, que a associação por ela estabelecida entre a emergência da cotonicultura e a decadência das atividades das oficinas em Aracati no final do século XVIII, fala mais sobre as transformações vivenciadas no final do século XVIII na capitania do Siará Grande (espaço que corresponde ao recorte preferencial de sua análise) do que, propriamente, sobre a decadência da pecuária das carnes salgadas da porção oriental da costa leste-oeste.

Por compreendermos, assim como Fragoso e Florentino, que: “[...] a estrutura de produção colonial gerava seus mercados de homens e alimentos, o que, por sua vez, viabilizava a aparição de circuitos internos de acumulação para além das trocas com a Europa”⁵³⁸ acreditamos que a compreensão das dinâmicas de produção e comercialização de um gênero de ampla inserção e difusão nos mercados coloniais como as carnes salgadas, mais do que exclusivamente buscada na observância de aspectos de natureza física e transformações que atuaram sobre os espaços que na América Portuguesa se especializaram em sua produção, devem voltar-se também (e sobretudo) aos eixos de circulação e consumo que moviam os interesses daqueles que atuaram para a promoção deste importante segmento econômico da pecuária na América portuguesa ao longo do século XVIII.

Pensando os portos do sertão como um conjunto e, nesta medida, entendendo que o encerramento das atividades nas oficinas em Aracati, corresponde a parte de um processo de

⁵³⁸ FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. **O arcaísmo como projeto**: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia: Rio de Janeiro, c. 1790 - c. 1840. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. p. 54

desarticulação de uma ampla região produtora de um gênero estratégico ao atendimento das demandas alimentares suscitadas, entre outros aspectos, pelas conexões mantidas pelas principais bases portuárias na América de um império de perfil ultramarino como o português, e que este gradual processo de desarticulação é contemporâneo à articulação e consolidação das bases de produção de carnes salgadas no Rio Grande de São Pedro; entendemos que a chave para o entendimento desta grande mudança (que se dá entre os últimos anos do século XVIII e início do século XIX) para além do “imperativo climático” e “do sentido da colonização”, deve ser ampliado para as base de consumo que deram sustentação ao desenvolvimento destas atividades nas duas regiões que se destacaram na América portuguesa pela produção do dito gênero, regiões cujos processos de incorporação e aprofundamento de suas inserções nas dinâmicas do império português no século XVIII, encontraram-se fortemente ligadas à produção e comercialização de carnes salgadas.

As considerações acima apresentadas nos levam, portanto, a entender que as dinâmicas vivenciadas pela pecuária das carnes salgadas, para serem percebidas e discutidas em sua real amplitude, devem tomar como uma de suas referências de análise as redes de interesses que atuavam em favor da promoção deste segmento de exploração mercantil da pecuária na América portuguesa, que, portanto, não se enquadravam na limitada escala das capitanias produtoras e exportadoras do dito gênero.

Entendendo que a as carnes salgadas correspondiam a um gênero que se inseria nos circuitos que conectavam os portos da América portuguesa a múltiplos espaços e rotas, sendo consumido e distribuído por diversos mercados, entendemos, portanto, que pensar a experiência histórica de produção das carnes salgadas nos portos do sertão da costa leste-oeste nos impõe percebê-la e discuti-la, em última instância, na escala do império português no espaço atlântico, aspecto que nos obriga levar em consideração uma série de dinâmicas e transformações de naturezas conjunturais e estruturais que se processaram, em múltiplas escalas, ao longo do século XVIII: centúria cujo início e o final correspondem, respectivamente, aos contextos em que se deram: a organização das bases da produção e exportação de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste e o início do gradual processo de desestruturação destas bases de produção deste segmento econômico na região.

4 PARTE III – MATAR, SALGAR E NAVEGAR: A PECUÁRIA DAS CARNES SALGADAS NA PORÇÃO ORIENTAL DA COSTA LESTE-OESTE NAS DINÂMICAS DE UM IMPÉRIO EM MOVIMENTO

Ao longo do século XVIII, o comércio de carnes salgadas foi uma importante via de integração mercantil e dinamização das relações econômicas desenvolvidas em importantes parcelas de regiões incorporadas ao espaço colonial português na América a partir dos processos de expansão das fronteiras da pecuária que ocorreram com grande intensidade entre as últimas décadas do século XVII e as primeiras décadas do século XVIII. A produção em larga escala de carnes salgadas em núcleos situados próximos ao litoral foi uma importante via de articulação (em conjunturas distintas do século XVIII) de regiões de criatório das porções mais setentrionais dos Sertões do Norte e do território da capitania do Rio Grande de São Pedro às dinâmicas do império português por meio do desenvolvimento de relações mercantis que fomentaram e intensificaram as conexões estabelecidas entre as duas regiões de criatório mencionadas e os principais centros mercantis da colônia (dentre os quais destacamos as praças do Recife, Salvador e Rio de Janeiro); localidades que, além de terem sido alguns dos mais importantes centros de consumo das carnes produzidas nas duas regiões indicadas, eram também centros a partir dos quais se dava a redistribuição do dito gênero para outros mercados.

Se a pecuária das carnes salgadas correspondeu a uma importante base para o desenvolvimento, entre o início e o final do século XVIII, de duas importantes regiões de pecuária na América portuguesa que ganharam destaque pela especialização na produção e exportação de carnes; é preciso ressaltar que, a despeito de sua centralidade na constituição de importantes eixos de exploração mercantil que atuavam nos dois espaços mencionados, a carne salgada não era o único produto explorado pelas redes mercantis que atuaram nos espaços que se especializaram em sua produção. Os interesses que fomentaram o desenvolvimento de conexões mercantis entre os espaços produtores de carnes salgadas e os principais centros de consumo do gênero exploravam, também, o comércio de outros subprodutos da pecuária, como os couros, e, ainda, serviu como base a qual se associou o comércio de outros produtos locais.

Destacada a multiplicidade de interesses que atuavam sobre as bases que sustentavam a produção e a comercialização de carnes salgadas das regiões indicadas, entendemos que, mais do que uma via que integrava as regiões produtoras de carnes aos

principais centros mercantis da colônia, a pecuária das carnes salgadas deve ser percebida, em sua complexidade, como um dos eixos de comércio que (em conjunturas distintas) atuaram nas disputas envolvendo a exploração mercantil de importantes parcelas de regiões de criatório que integravam os Sertões do Norte e as Planícies do Sul: duas das mais importantes dentre as três grandes regiões de pecuária que se formaram entre o final do século XVII e ao longo do século XVIII, a partir da expansão das bases do criatório na América portuguesa. No balanço que desenvolveu acerca do resultado da experiência de colonização portuguesa na América referente à economia do criatório, Caio Prado Júnior destacou que:

Em princípios do século passado [século XIX], distribuía-se a pecuária em três grandes zonas: os sertões do Norte, a parte meridional de Minas Gerais, e finalmente as planícies do Sul, incluindo os Campos Gerais (Paraná), mas sobretudo o Extremo Sul, o Rio Grande. [...] A par delas encontram-se outras, de menor importância e de significação mais local.⁵³⁹

A despeito de Caio Prado Júnior ressaltar em suas análises as atividades que se desenvolveram no espaço que viria a integrar os limites do território do Brasil, devemos, contudo, destacar que a grande região de pecuária das denominadas “Planícies do Sul”, situada nos limites meridionais da América portuguesa, não se restringiam aos domínios portugueses, pois estendia-se ao sul, para além da banda oriental (onde os portugueses estabeleceram no final do século XVII a Colônia do Sacramento que serviu de base de disputas entre os impérios ibéricos ao longo do século XVIII), incorporando também as planícies que se seguiam além da margem direita da bacia do Prata em território espanhol, aspecto digno de ser ressaltado em razão das intensas conexões estabelecidas entre estas porções dos impérios ibéricos ao longo dos séculos XVIII e XIX, conexões que, para além da dimensão do conflito entre os impérios ibéricos, também deram margem ao estabelecimento de relações desenvolvidas por meio da ação de redes trans-imperiais estabelecidas e mantidas (de formas lícitas ou ilícitas) entre agentes e grupos estabelecidos em bases imperiais distintas.⁵⁴⁰

⁵³⁹ PRADO JÚNIOR. Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo**. São Paulo: Companhia das Letras, 2011. p. 198.

⁵⁴⁰ Ao referir-se à organização sócio-econômica do Rio Grande de São Pedro ao longo do século XVIII e início do XIX, Helen Osório destacou as profundas semelhanças desta importante parcela das “Planícies do Sul” e alguns territórios hispânicos vizinhos destacando que estes espaços compartilhavam: “[...] uma estrutura produtiva similar, compondo uma mesma paisagem agrária, que se estendeu em um continuum desde Buenos Aires e seu hinterland à Banda Oriental do rio Uruguai (atual Uruguai) até o atual Rio Grande do Sul.” OSÓRIO, Helen **O império português no sul da América: estancieiros, lavradores e comerciantes**. Porto Alegre: Editora UFRGS, 2007. p. 39. Acerca das relações estabelecidas entre territórios situados nos limites entre os impérios ibérico na região do Prata e suas imediações que se desenvolviam por meio do estabelecimento de redes trans-imperiais entre agentes estabelecidos em bases distintas que, entre outros aspectos, manejavam o comércio de bens oriundos da pecuária, ver: PRADO. Fabrício. **In the Shadows of**

A porção oriental da costa leste-oeste e o Rio Grande de São Pedro assemelhavam-se por integrarem duas das maiores e mais importantes regiões de pecuária que se formaram na América portuguesa e corresponderem a importantes faces costeiras destes dois espaços de criação que se encontravam relativamente distantes dos principais centros litorâneos da colônia. Os aspectos destacados contribuíram para a organização da pecuária das carnes salgadas que (em conjunturas distintas) se desenvolveu nestes espaços, que assemelharam-se em suas experiências pela produção em larga escala de carnes voltada à exportação para os principais centros mercantis da América portuguesa/Império do Brasil, exportação que se dava a partir da exploração de um sistema de transporte baseado na navegação de cabotagem que conectava as bases de produção de carnes destas duas regiões aos principais centros de consumo do principal gênero por elas explorado.

Entende-se, assim, que, pensar em linhas gerais as dinâmicas que envolveram os processos de organização e desarticulação de espaços de pecuária especializados na produção em larga escala de carnes salgadas na América portuguesa ao longo do século XVIII, mais do que voltar nosso olhar exclusivamente aos espaços que se destacaram pela produção do dito gênero, nos impõe a observância de uma série de aspectos relacionados às bases do comércio e do consumo de carnes salgadas que nos levam a entender que as discussões acerca destas experiências de pecuária das carnes salgadas devam se dar a partir de seu enquadramento em algumas grandes dinâmicas vivenciadas no império português no atlântico, espaço que, ao longo do século XVIII, vivenciou profundas transformações que foram, em parte, impulsionadas, ou mesmo desencadeadas, por mudanças ocorridas na América portuguesa a partir da conjuntura da Idade do Ouro e que tenderam a se aprofundar ao longo da segunda metade do século XVIII, dentre as quais destacamos: a ampliação da dimensão estratégica da América portuguesa no conjunto do império português; a expansão do escravismo nas Américas que, no século XVIII teve no tráfico transatlântico de africanos o seu principal sustentáculo e base para o aprofundamento, difusão e reiteração do perfil escravista das sociedades coloniais; e o gradual processo de transferência da centralidade do eixo político-econômico da grande colônia portuguesa para a região centro-sul.

A natureza da pecuária das carnes salgadas, segmento voltado em grande medida ao atendimento de demandas de abastecimento suscitadas a partir do espaço colonial, nos

Empires: Trans-Imperial Networks and Colonial Identity in Bourbon Rio de la Plata (c. 1750 – c.1813). 2009. Tese, (Doutorado em Filosofia de História.) Faculty of the Graduate School, Emory University, Atlanta, 2009. Já sobre contrabando desenvolvido através do território do Rio Grande de São Pedro entre meados do século XVIII e início do XIX, que tinha como uma de suas bases o comércio de animais em pé oriundos de territórios hispânicos, ver: GIL, Tiago. **Infiéis Transgressores:** elites e contrabandistas nas fronteiras do Rio Grande e do Rio Pardo (1760-1810). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2007.

obriga, assim, a tecer algumas considerações de natureza historiográfica que se configuram como importantes referenciais para a explicitação das bases de compreensão em que alicerçamos nosso entendimento na busca da consecução do principal objetivo a ser alcançado na sequência deste trabalho; qual seja: analisar a experiência histórica da exploração do segmento da pecuária das carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste ao longo do século XVIII a partir de algumas grandes dinâmicas que se deram dentro do enquadramento do espaço histórico do império português no atlântico⁵⁴¹.

As bases de nossa compreensão acerca desta experiência histórica tomam como referenciais alguns entendimentos que se consolidaram na historiografia brasileira na sequência de trabalhos desenvolvidos especialmente a partir da década de 1970, época que se configura como um marco temporal em que ganhou impulso uma série de transformações na percepção e nas abordagens desenvolvidas pela historiografia brasileira acerca da história da América portuguesa que, em função das mudanças por elas proporcionadas, foram denominadas pelo brasilianista Stuart Schwartz como “virada pós-dependentistas”, na medida em que representaram uma ampliação das bases de percepção e discussão sobre o passado colonial que, até então, encontravam-se fortemente pautadas pela hegemonia na historiografia brasileira de um olhar de natureza estrutural que aqui denominaremos como “paradigma do sentido da colonização”.⁵⁴²

Como “paradigma do sentido da colonização” denominamos de forma ampla um modelo analítico de grande importância e influência nas discussões acerca do passado colonial brasileiro, cujas idéias, em linhas gerais, encontram-se expressas na já mencionada

⁵⁴¹ Com base na explicitação do objetivo central da discussão que se seguirá, ressaltamos que, a despeito do enfoque de nossa abordagem concentrar-se na discussão da experiência da produção de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste, a busca pela análise destas atividades a partir de seu enquadramento no espaço histórico do império português no século XVIII e a percepção da inter-relação entre a decadência das atividades de produção de carnes nos portos da costa leste-oeste e a emergência de novas bases de produção deste gênero nas franjas meridionais da América portuguesa entre o final do século XVIII e início do século XIX, nos obrigam a traçar paralelos entre estes dois espaços, mesmo que não tenhamos como objetivo de nossa análise a discussão da experiência histórica da produção de charque no Rio Grande de São Pedro.

⁵⁴² Na resenha que publicou sobre a obra de Stuart Schwartz: *“Da América Portuguesa ao Brasil. Estudos Históricos”*, Rafael de Bivar Marquese diz que: “Segundo Schwartz, entre as décadas de 1930 e 1970, predominou um paradigma de análise do passado colonial brasileiro que ressaltava seu caráter escravista, agro-exportador, voltado para a geração de riquezas no centro da economia mundial capitalista. O modelo interpretativo teria encontrado sua formulação mais sofisticada na teoria da dependência. Denominado como “interpretação estruturalista da história colonial”, esse paradigma começou a ser revisto a partir de fins da década de 1970, com a nova ênfase nas ações dos sujeitos históricos coloniais e a eleição de temas relacionados à história da cultura. Schwartz foi um dos principais nomes da virada historiográfica, ao abordar assuntos como as mediações entre a administração metropolitana na colônia e os agentes locais ou a formação da agro-exportação escravista, centrando sua atenção nos conflitos e interações entre os sujeitos que participaram da sua construção – senhores de engenho, lavradores de cana e, sobretudo, os escravos.” MARQUESE, Rafael de Bivar. Uma Virada Historiográfica: Outra maneira de analisar o Brasil Colonial. **Folha de São Paulo**. São Paulo: 13 mar. 2004. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/resenha/rs1303200403.htm> . Acesso em: 17. out. 2018.

tese do “sentido da colonização” apresentada por Caio Prado Júnior em “Formação do Brasil Contemporâneo”⁵⁴³, obra publicada originalmente no ano de 1942 e que corresponde a um marco de referência da promoção de um olhar de natureza estrutural acerca da história do Brasil que passou a ganhar relevo a partir dos anos 1930, destacando-se especialmente a partir da década de 1960 com a teoria da dependência que exerceu forte influência na historiografia sobre o período colonial brasileiro, olhar no qual predominava um enfoque acerca do caráter extrovertido da economia da colônia e dos vínculos de dependência estabelecidos a partir das relações entre colônias e metrópoles com a formação do capitalismo na Europa⁵⁴⁴.

Tal modelo, que teve nos trabalhos de Celso Furtado e Fernando Novais alguns dos mais destacados exemplos que (considerando as especificidades próprias às análises e discussões desenvolvidas nos trabalhos de cada um destes autores), referendaram na historiografia brasileira o dito paradigma nas décadas que se seguiram à publicação da obra de Prado Júnior.⁵⁴⁵

Em que pese às importantes contribuições destes trabalhos e daqueles desenvolvidos a partir do modelo analítico neles proposto, a natureza estrutural das bases de sua concepção e o amplo enfoque a discussões acerca dos vínculos entre o processo de colonização no período moderno e a constituição das bases de formação do capitalismo que marcaram por décadas a historiografia sobre o período colonial, promoveram um olhar, em meio ao qual, as colônias eram vistas fundamentalmente como bases para o fomento ao processo de acumulação primitiva de capitais na Europa.

Esta perspectiva tendia não somente a privilegiar abordagens que ressaltavam os vínculos entre as colônias e sua metrópole (que, em termos econômicos, eram estabelecidos, com base neste modelo analítico fundamentalmente, a partir da exportação para os mercados metropolitanos de gêneros coloniais produzidos a partir de grandes unidades baseadas na exploração da força de trabalho cativa: as *plantations*), mas também a conferir pouco

⁵⁴³ Sobre o “Sentido da colonização” ver: PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo**. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

⁵⁴⁴ A teoria da dependência é uma formulação teórica que se desenvolveu nos anos de 1960 no âmbito da Comissão Econômica para a América Latina e Caribe (CEPAL) e exerceu forte influência na América Latina nos anos de 1960 e início dos 1970. Fundamentada em um viés marxista crítico que ganhou destaque a partir de meados do século XX, a teoria da dependência contrapunha-se à percepção teleológica do marxismo dogmático que defendia que o desenvolvimento econômico necessariamente se daria a partir da superação de sucessivos estágios de desenvolvimento. Os adeptos da teoria da dependência propunham, em contraposição à visão monolítica defendida pelo marxismo ortodoxo, uma análise de natureza sistemática por meio da qual se destacava, entre outros aspectos, que as dinâmicas do capitalismo tendiam a propiciar a reiteração do subdesenvolvimento nas periferias do sistema.

⁵⁴⁵ FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. São Paulo. Cia Editora Nacional. 1967.; e NOVAIS, Fernando A. **Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)**. São Paulo: HUCITEC, 1986.

destaque a aspectos da formação colonial brasileira vistos, em meio às suas bases de concepção, como secundários ou pouco importantes. Este era o caso das atividades econômicas voltadas ao abastecimento, segmentos cujas bases de circulação, em grande medida, encontravam-se circunscritas ao espaço colonial, como é o caso da economia das carnes salgadas; o que justifica o entendimento de Valdelice Girão acerca da desestruturação das bases de produção de carnes salgadas na capitania do Siará Grande no final do século XVIII, pois, embasada no paradigma do sentido da colonização, creditou-a à emergência e expansão da cotonicultura de perfil exportador na capitania.

Se entre as décadas de 1930 e 1970 as discussões sobre o passado colonial do Brasil se fizeram a partir de percepções que tiveram no “paradigma do *sentido da colonização*” um de seus modelos analíticos mais destacados, a década de 1970 corresponde a um período de mudanças de relevância na historiografia, pois, nesta época, novas percepções, questionamentos, métodos e campos de análises se organizaram de forma mais sistemática e passaram a ganhar destaque nas discussões acerca do passado colonial e do processo de formação do Estado Nacional brasileiro⁵⁴⁶.

Um dos marcos de destaque nesta renovação historiográfica corresponde ao artigo “*A Interiorização da Metrópole*”, publicado por Maria Odila Leite da Silva Dias em 1972, trabalho que lançou as bases de uma nova interpretação acerca dos processos de independência e de formação do Estado Nacional brasileiro que, se até então eram percebidos fundamentalmente a partir de seus condicionantes externos, passaram a ser percebidos a partir dos movimentos internos que influenciaram estes processos, sobretudo no que se refere à atuação das elites que os promoveram⁵⁴⁷.

O artigo de Silva Dias lançou bases analíticas centrada na ideia de que, entre o estabelecimento da corte portuguesa no Rio de Janeiro em 1808 e a independência política de fato em 1822, ocorreu um processo de “interiorização” dos interesses portugueses na região centro-sul do Brasil, onde o Rio de Janeiro passou efetivamente a ser a metrópole que se “interiorizara” na antiga colônia, pois parte da elite portuguesa que migrara com a transferência da corte teria constituído fortes interesses econômicos no Rio de Janeiro e na

⁵⁴⁶ A fase de predominância do “paradigma do sentido da colonização” (que, conforme Stuart Schwartz se deu entre as décadas de 1930 e 1970) tem suas balizas temporais marcadas no Brasil: pela fundação das primeiras universidades brasileiras na década de 1930 – quando se dá início no país à profissionalização de uma série de campos de conhecimentos da área das Ciências Humanas –; e pelo início da denominada “virada pós-dependetista”, na década de 1970, período marcado pela difusão no país de cursos de pós-graduação nas áreas das Ciências Humanas, o que repercutiu na expansão da produção de pesquisas que deram margem à diversificação e aprofundamento de uma série de campos de discussão nas humanidades.

⁵⁴⁷ DIAS, Maria Odila Leite da Silva. **A Interiorização da Metrópole e outros estudos**. São Paulo: Alameda, 2005.

região centro-sul ao longo deste período, interesses ligados fundamentalmente a investimentos em imóveis, na exploração do comércio externo e de cabotagem a partir de redes mercantis centradas na cidade do Rio de Janeiro e da produção e comercialização voltada ao abastecimento da corte e seus arredores.

A discussão levantada por Silva Dias serviu como base para a elaboração de trabalhos por parte de dois de seus orientandos, que se configuram como referências para dois campos de discussão que passam a ganhar destaque a partir do final da década de 1970; sendo eles o estudo de Alcir Lenharo sobre o comércio de abastecimento do Rio de Janeiro e o de Riva Gorenstein sobre os negociantes de grosso trato do Rio de Janeiro, ambos tendo como período de análise a primeira metade do século XIX⁵⁴⁸.

O estudo de Alcir Lenharo, originalmente apresentado como dissertação de mestrado defendida no final da década de 1970, configura-se como um divisor entre dois momentos importantes da historiografia do abastecimento interno, temática que, desde então, passou a ganhar mais destaque na historiografia brasileira⁵⁴⁹. O primeiro momento, marcado pelas obras de Mafalda Zemella e Myrian Ellis sobre o abastecimento da região das minas no século XVIII, publicados respectivamente nas décadas de 1950 e 1960⁵⁵⁰; o segundo, por trabalhos desenvolvidos a partir do grupo de estudo e pesquisa em História Agrária coordenado por Maria Yedda Leite Linhares no Rio de Janeiro na década de 1980, dentre os quais se destaca a tese defendida no ano 1990 por Francisco Carlos Teixeira da Silva acerca das crises de abastecimento ocorridas entre 1680 e 1790 nas cidades de Salvador e Rio de Janeiro, em estudo no qual o autor desenvolve uma abordagem de natureza comparativa acerca das bases de organização sócio-econômica de agriculturas de alimentos nas regiões situadas nas proximidades dos dois núcleos urbanos indicados⁵⁵¹.

A obra de Lenharo foi um marco em sua época por evidenciar a relevância na região do sul de Minas Gerais de segmentos da economia voltados à produção para o

⁵⁴⁸ LENHARO, Alcir. **As tropas da Moderação**: O abastecimento da corte na formação política do Brasil (1808-1842). São Paulo: Símbolo, 1979. ; GORENSTEIN, Riva. Comércio e política: o enraizamento de interesses mercantis portugueses no Rio de Janeiro (1808-1830) (In) MARINHO, L. M.; GORENSTEIN, R. **Negociantes e Caixeiros na Sociedade da Independência**. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esporte, 1992.

⁵⁴⁹ Para uma compreensão mais aprofundada acerca das fases da historiografia do abastecimento no Brasil destacadas, ver: CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. História do abastecimento e a historiografia brasileira. In: GUIMARÃES, Carlos Gabriel; CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira; PIÑEIRO, Théo Lobarinhas. (org.) **Ensaio de História Econômico-social: séculos XIX e XX**. Niterói: Eduff, 2012. p.17-39.

⁵⁵⁰ ZEMELLA, Mafalda. **O Abastecimento da Capitania de Minas Gerais no século XVIII**. 2 ed. São Paulo: Hucitec, 1990. ; ELLIS, Myriam. **Contribuição ao Estudo do Abastecimento das Áreas Mineradoras no Século XVIII**. Rio de Janeiro: MEC, 1961.

⁵⁵¹ SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. **Morfologia da Escassez**: crises de subsistência e política econômica no Brasil colônia (Salvador e Rio de Janeiro, 1680-1790). 1990. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1990.

comércio de abastecimento da cidade do Rio de Janeiro no início do século XIX, demonstrando que, após o declínio das atividades mineradoras nas últimas décadas do século XVIII, a economia das Minas Gerais teve na produção e no comércio de gêneros voltados ao abastecimento do Rio de Janeiro um segmento econômico de destaque para uma importante parcela da capitania/província, o que ia de encontro à idéia da pouca importância e expressividade dos setores econômicos associados ao abastecimento, defendida no “paradigma do sentido da colonização”.

Já o trabalho de Riva Gorenstein sobre os grandes negociantes do Rio de Janeiro no início do XIX, defendido como dissertação de mestrado no ano de 1978, pode ser visto como expressão das mudanças proporcionadas por aquilo que Schwartz denominou como “virada pós-dependentista” no que se refere à abordagem social até então predominante na historiografia. Se até então as análises sociais referentes ao período eram fortemente marcadas pelo destaque ao binômio analítico expresso pela relação: senhor de engenho ou de terras e escravos em que pouco destaque se dava a segmentos e setores sociais não enquadrados neste binômio, o trabalho de Gorenstein configurara-se – assim como o trabalho contemporâneo de Laura de Mello e Souza sobre a população pobre-livre na capitania das Minas Gerais, também defendido como dissertação de mestrado em 1980⁵⁵² – como marco da emergência de novas abordagens sobre as sociedades da América portuguesa e dos primórdios do Brasil império ao focarem suas análises em sujeitos e segmentos sociais, até então, pouco destacados na historiografia.

O trabalho de Gorenstein é, portanto, uma referência na historiografia brasileira acerca das comunidades mercantis que, a despeito de se tratar de um segmento social não homogêneo, ganhou forte destaque como base de análise, especialmente a partir da década de 1990, com o advento das discussões sobre a nova história das elites, que desde então, tem se constituído como uma importante temática da historiografia contemporânea sobre o período colonial⁵⁵³.

⁵⁵² SOUZA, Laura de Mello e. **Desclassificados do Ouro: A pobreza mineira no século XVIII**. Rio de Janeiro. Edições Graal, 1986.

⁵⁵³ Fugindo das antigas concepções sobre elite, fundamentadas em perspectivas tradicionais acerca do poder, entendido como fundamentalmente restrito e associado à dimensão institucional, a nova história das elites, conforme Hespanha, encontra-se fundamentada em novas concepções analíticas, que deram margem a uma ampliação, e até mesmo a um certo “esgaçamento” do conceito de elite, mudanças que encontra-se diretamente associadas às transformações referentes ao conceito de “poder”, pois conforme o autor: “[...] a nova história do poder tem destacado como as geometrias políticas variam com a escala de observação: como uma geometria observável a um nível macro não se reproduz, tal qual, a um nível micro. Antes ai pode aparecer completamente invertida. Tudo isso não pode ter consequências só no plano da história do poder. Tem que as ter também no plano da história das elites.” HESPANHA, António Manuel. **Caleidoscópio do Antigo Regime**. São Paulo: Alameda, 2012. p.70.

Em meio a este campo de discussão, o trabalho de George de Souza sobre a comunidade mercantil do Recife entre 1654 e 1759, no qual o autor confere especial destaque à atuação de sujeitos que integravam as parcelas mais destacadas da comunidade mercantil residente na vila do Recife, apresenta-se como uma das contribuições recentes mais importantes acerca das elites mercantis formadas e estabelecidas na América portuguesa; segmento social que, conforme a historiografia tem demonstrado ao longo das últimas décadas, vivenciou uma forte ampliação de suas bases de poder no espaço colonial ao longo do século XVIII, especialmente durante a segunda metade da dita centúria.⁵⁵⁴

Considerando a história dos grupos mercantis, o trabalho de João Fragoso no qual o autor analisou a atuação dos grandes negociantes da praça do Rio de Janeiro entre 1790 e 1830 configura-se como uma referência de destaque, não somente pela ampla pesquisa e conclusões a que o autor chegou acerca da organização e configuração do poder constituído pela elite da comunidade mercantil do Rio de Janeiro entre o final do século XVIII e início do XIX, mas, especialmente, pelo fato de que muitas destas conclusões corresponderam a importantes críticas a alguns postulados até então consagrados pelo “*paradigma do sentido da colonização*”⁵⁵⁵.

Em sua análise sobre a elite mercantil do Rio de Janeiro, Fragoso contrapôs-se a algumas conclusões às quais Riva Gorenstein havia chegado. Enquanto Gorenstein concluía que o grupo formado pelos principais negociantes da praça do Rio de Janeiro no início do século XIX, em sua maioria, seria formado por membros da comunidade mercantil portuguesa que haviam estabelecido-se no Rio de Janeiro com a vinda da corte; Fragoso destacou em seus estudo que uma importante parcela desta elite (que contava com um perfil marcadamente reinol) já integrava a comunidade mercantil residente no Rio de Janeiro, antes mesmo da chegada da corte portuguesa ao Brasil. Fragoso destacou ainda que a elite desta comunidade já exercia grande poder de influência e ação a partir da exploração de negócios relacionados, entre outros segmentos, à produção e comercialização de gêneros voltados ao abastecimento interno, além de projetar seus interesses nos circuitos mercantis do atlântico a partir de uma forte atuação nas redes do comércio negreiro que envolviam, tanto o tráfico direto da colônia com a África, como a redistribuição interna dos cativos no espaço colonial.

⁵⁵⁴ SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos & Mofatras**: O grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 – c. 1759). Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012.

⁵⁵⁵ FRAGOSO, J. L. R. **Homens de Grossa Aventura**: acumulação e Hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992. Publicado como livro pela primeira vez no ano de 1992, a obra de João Fragoso tem como base o trabalho por ele apresentado como tese doutorado na Universidade Federal Fluminense no ano de 1990.

Acerca dos “negociantes de grosso-trato”, João Fragoso concluiu, portanto, que a elite da comunidade mercantil residente no Rio de Janeiro, antes mesmo da chegada da corte, desempenhava um papel de destaque no comércio de abastecimento interno e no comércio negreiro que, conforme defendeu o autor, seriam dois setores de grande relevância para a constituição de um mercado interno regional, que se configurou como uma importante base para a consolidação e projeção do poder da comunidade mercantil do Rio de Janeiro e do crescente destaque por ela vivenciado entre o final do século XVIII e início do século XIX.

Ao evidenciar em seu trabalho: que o controle exercido sobre alguns circuitos de comércio por parte de membros da comunidade mercantil residente no Rio de Janeiro correspondia, já no final do século XVIII, à base para a constituição e expansão de um mercado interno de natureza regional que contava com dinâmicas próprias, não correspondendo em seus movimentos, portanto, a um mero reflexo das dinâmicas do comércio de exportação para os mercados metropolitanos; mercado regional este que estendia-se pela porção centro-sul da América portuguesa, incorporando, entre outros espaços, a capitania do Rio Grande de São Pedro, sobre a qual veio a se organizar, no final do século XVIII, um novo espaço de destaque voltado à pecuária das carnes salgadas⁵⁵⁶; que este mercado interno de natureza regional encontrava-se estruturado sobre um mosaico de formas não capitalistas de produção que não se restringiam ao modelo da grande unidade produtora escravista; que o controle sobre este mercado seria exercido a partir de uma estrutura de poder organizada com base em uma cadeia hierárquica encabeçada por membros da elite mercantil da praça do Rio de Janeiro; e que a lógica de organização desta estrutura de poder favorecia a acumulação de capital no próprio espaço colonial; Fragoso, contestou algumas importantes balizas do paradigma do sentido da colonização que, além do pouco destaque conferido aos segmentos econômicos associados ao abastecimento (entendidos como diretamente vinculados e dependentes das flutuações dos segmentos exportadores), postulava a idéia de que o fim último da colonização do período moderno seria a acumulação de capitais nos principais centros da Europa.

⁵⁵⁶ Além da abordagem de natureza mais sucinta na obra de Fragoso acerca dos laços que no final do século XVIII e início do XIX vinculavam a economia e o comércio do Rio Grande de São Pedro aos interesses mercantis da praça do Rio de Janeiro; estes laços encontram-se expressos em análise mais aprofundada no trabalho de Helen Osório, no qual a autora destaca a forte expansão dos interesses mercantis do Rio de Janeiro sobre este território, especialmente a partir da década de 1780, época em que inicia-se a constituição das bases de um novo e destacado espaço especializado na pecuária das carnes salgadas nesta região. Ver: OSÓRIO, Helen **O império português no sul da América: estancieiros, lavradores e comerciantes**. Porto Alegre: Editora UFRGS, 2007.

Se Fragoso concentrou sua análise na atuação dos grandes negociantes residentes no Rio de Janeiro, demonstrando as bases de constituição de um mercado interno no espaço colonial marcado por dinâmicas próprias, que este mercado proporcionava vias de acumulação de capital no próprio espaço colonial e tinha como um de seus eixos o tráfico transatlântico de africanos escravizados; as discussões relativas ao comércio negreiro tiveram no trabalho de Manolo Florentino sobre comércio de escravos desenvolvido a partir da praça do Rio de Janeiro entre 1790 e 1830 uma importante expressão da renovação na historiografia brasileira sobre o tráfico transatlântico de africanos⁵⁵⁷.

Destacando o trato negreiro que conectava os principais portos da América portuguesa a portos africanos como um dos mais importantes segmentos econômicos explorados nos circuitos do império português no atlântico e, também, como o principal instrumento de (re)produção e (re)afirmação do escravismo na América portuguesa, Manolo Florentino ressaltou em seu trabalho os grandes lucros proporcionados pelo tráfico às redes mercantis que o promoviam, já que, por encontrar-se fundado na violência (captura de indivíduos para a escravização), as redes que atuavam neste segmento de comércio apropriavam-se de “mercadorias” sem ter de arcar com os custos de sua produção⁵⁵⁸.

Vistas em associação com “*O trato dos Viventes*” – obra de Luis Felipe de Alencastro sobre a formação do Brasil a partir das guerras e do comércio no Atlântico Sul nos séculos XVI e XVII, na qual o autor destaca o peso das interações com a África em meio a este processo; defendendo que as bases de formação do Brasil se encontram em grande medida nas relações estabelecidas no período entre as costas do Brasil e da África através do Atlântico⁵⁵⁹ – os trabalhos de Manolo Florentino e João Fragoso configuram-se como três importantes contribuições à historiografia brasileira que consolidaram o entendimento de que

⁵⁵⁷ FLORENTINO, Manolo. **Em Costas Negras**: uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (século XVIII e XIX) São Paulo: Editora UNESP, 2014.

⁵⁵⁸ Ao referir-se aos custos de produção de uma mercadoria humana (escravo), Florentino se refere aos custos voltados ao sustento do sujeito escravizado até sua captura que, na grande maioria dos casos, haviam sido suportados pelo próprio indivíduo e sua comunidade de origem. Ao adquirir um escravo, na grande maioria dos casos, já em condições físicas de ter sua força de trabalho explorada, as redes do tráfico, lucravam bastante, pois, além dos lucros aferidos nas transações, não arcavam com os custos mobilizados para a “formação” da dita “mercadoria”. Esta margem de lucro, segundo Florentino, foi um dos principais motivos para que o tráfico transatlântico de africanos tivesse se fortalecido ao longo de três séculos e se constituído como a principal forma de reprodução da força de trabalho cativa da América portuguesa que, nesta medida, teve no comércio negreiro um de seus principais pilares econômicos e na promoção e reiteração do escravismo um dos mais importantes elementos de sua organização social.

⁵⁵⁹ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes**: Formação do Brasil no Atlântico Sul - Séculos XVI e XVII. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. Apesar de sua publicação no Brasil ter se dado no ano de 2000, a obra de Luiz Felipe de Alencastro corresponde a parte do trabalho por ele desenvolvido entre o final da década de 1970 e o início da década de 1980 e defendido como tese de doutorado na Université Paris-Ouest Nanterre la Défense no ano de 1986.

as interações movidas no sistema do Atlântico Sul entre portos da América portuguesa e da África, além de intensas, em grande medida prescindiam da intermediação metropolitana, pois desde o século XVII passaram a ser estabelecidas, cada vez mais, de forma direta, a partir de núcleos portuários de destaque da colônia como: Salvador, Rio de Janeiro e o Recife; contando para isso com uma forte atuação e financiamento de agentes que, a despeito de suas origens locais ou reinóis, tinham suas principais bases de atuação estabelecidas na colônia.⁵⁶⁰

Uma das mudanças que se observa nos trabalhos acima mencionados, e que é representativa de muitos outros que passaram a ser produzidos desde então, trata-se do estabelecimento de um maior diálogo com a historiografia internacional sobre os impérios modernos e as sociedades de Antigo Regime na Europa, com especial destaque para a historiografia portuguesa, com a qual a historiografia brasileira referente ao período colonial passou a estreitar seus laços especialmente a partir da década de 1990⁵⁶¹; aspecto que fez com que a América portuguesa, bem mais do que uma colônia voltada ao fornecimento de produtos aos mercados metropolitanos, passasse cada vez mais a ser vista e discutida, de uma forma mais ampla e complexa, como membro de um império pluricontinental, com cujas partes mantinha intensas relações⁵⁶². É, portanto, com base em alguns entendimentos consolidados na historiografia brasileira por meio de trabalhos produzidos a partir da denominada “virada pós-dependentista” que nos propomos a analisar a experiência histórica

⁵⁶⁰ Acerca das conexões estabelecidas de forma direta entre portos da América portuguesa e a África cabe destacar que – se os trabalhos de Alencastro, Fragoso e Florentino corresponderam a importantes marcos para a consolidação de um novo olhar na historiografia brasileira acerca das relações estabelecidas entre espaços coloniais nos circuitos do eixo sul-atlântico – estas relações já haviam sido amplamente destacadas em trabalhos precedentes como o de Pierre Verger (publicado originalmente na França no final da década de 1960) no qual o autor tomou como foco de análise as intensas conexões estabelecidas de forma direta entre a Bahia e a região golfo do Benin a partir do tráfico de escravos desenvolvido entre os séculos XVII e XIX. Ver: VERGER, Pierre. **Fluxo e Refluxo: do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de todos os Santos dos séculos XVII ao XIX**. São Paulo: Corrupiu, 1987.

⁵⁶¹ Um dos marcos representativos do estreitamento dos diálogos entre a historiografia portuguesa do período moderno e a historiografia brasileira sobre o período colonial, e de consolidação deste novo olhar acerca do período colonial brasileiro, corresponde à publicação, no ano de 2001, de: “O Antigo Regime nos Trópicos” coletânea que reuniu trabalhos de historiadores brasileiros e portugueses, que – mesmo que em seu conjunto correspondam a análises predominantemente focadas na porção centro-sul da América portuguesa, com especial destaque, para a praça do Rio de Janeiro – expressam a mudança da perspectiva do olhar acerca da América portuguesa que, cada vez mais, passou a ser vista e discutida a partir de seus enquadramento no espaço Império português no período moderno. Ver: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda Baptista; GOUVÊA, Maria de Fátima Silva (org.). **O Antigo Regime nos Trópicos: a Dinâmica Imperial Portuguesa (séculos XVI-XVIII)**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

⁵⁶² Ressaltadas as mudanças nas perspectivas analíticas que passaram, cada vez mais, a entender a América portuguesa como parte de um vasto império, entendemos como relevante destacar a obra referencial de José Roberto do Amaral Lapa, “A Bahia e a Carreira da Índia”, na qual o autor, em meados da década de 1960 – quando o trabalho foi originalmente defendido como tese de doutorado – já destacava a multiplicidade de atividades desenvolvidas na América portuguesa a partir de sua integração nas redes de conexões que uniam as porções do Império português no Atlântico e no Índico, tendo como base de análise a integração da Bahia nas rotas da carreira da Índia. Ver: LAPA, José Roberto do Amaral. **A Bahia e a Carreira da Índia**. São Paulo: Hucitec, Unicamp, 2000.

da pecuária das carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste dentro do enquadramento das dinâmicas do império português no atlântico ao longo do século XVIII.

Considerando que os interesses envolvendo a produção de carnes salgadas já se encontravam representados e atuantes no final do século XVII em meio às disputas relativas à expansão das fronteiras da pecuária dos “sertões de fora” e que as atividades de produção de carnes salgadas se expandiram na porção oriental da costa leste-oeste ao longo de grande parte do século XVIII; entende-se como relevante identificar que este período, como um todo, foi marcado pela consolidação da denominada “virada atlântica” do Império português, pois conforme Stuart Schwartz:

Em finais do século XVII era claro que o Brasil, apesar das suas atribulações, se tornara a pedra angular da actividade imperial portuguesa. No século XVIII, a economia brasileira aumentou em tamanho e complexidade à medida que a população da colónia foi crescendo e a natureza da relação do Brasil com Portugal e os mercados atlânticos foi se modificando.⁵⁶³

As descobertas de ouro nas porções centrais dos domínios portugueses na América a partir do final do século XVII; o amplo avanço da ocupação do território, movido entre outros aspectos pela expansão das fronteiras da pecuária em regiões como os Sertões do Norte e as Planícies do Sul; e a expansão do tráfico transatlântico de africanos escravizados que se configurou como uma importante base do sistema sul-atlântico a vincular de forma estrutural as bases de produção da América portuguesa ao fornecimento de força de trabalho cativa de origem africana; foram alguns dos elementos que, associados às perdas de possessões portuguesas no oriente ocorridas no século XVII, impulsionaram e consolidaram, ao longo do século XVIII, a mudança do eixo estratégico do império ultramarino português da região do indo-pacífico para sua porção atlântica, algo que se processava desde, ao menos, meados do século XVII: contexto em que Portugal readquiriu sua independência política.

Uma das grandes mudanças ocorridas na América portuguesa a partir do início do século XVIII foi uma dinamização e diversificação das atividades econômicas e das relações mercantis desenvolvidas a partir do espaço colonial. A descoberta de importantes reservas de ouro nos domínios portugueses na América foi, portanto, um fator de grande impulso para o estabelecimento e expansão de conexões mercantis entre múltiplas regiões da colônia e de projeção desta dinamização pelos circuitos do Atlântico, que foram movidos, entre outros aspectos, pela expansão do tráfico transatlântico escravos, segmento de comércio que – ao ser cada vez mais desenvolvido ao longo do XVIII no império português a partir dos principais

⁵⁶³ SCHWARTZ, Stuart B. “A economia do Império Português” In. BETHENCOURT, Francisco; CURTO, Diogo Ramada (org.). **A expansão Marítima Portuguesa: 1400-1800**. Lisboa: Edições 70, 2010. p. 37.

portos do Estado do Brasil, contando, para isso, com uma forte participação e financiamento de agentes estabelecidos na colônia – foi fortemente estimulado a partir das descobertas de ouro em função de uma ampla expansão da demanda e dos preços da força de trabalho de cativos africanos nos mercados coloniais, aspecto que estimulou a ação de empreendimentos negreiros por parte de negociantes estabelecidos nas principais praças da colônia.

Para além da ampla expansão do tráfico negreiro que fez do século XVIII o período de verdadeira difusão da escravidão de africanos na América portuguesa, uma das consequências sociais da maior dinamização das atividades mercantis que se deram ao longo deste século é o fortalecimento do poder econômico e político de membros de destaque das comunidades mercantis estabelecidas nos principais centros econômicos da colônia, o que, em alguns casos, deu margem a contestações por parte de segmentos das tradicionais elites açucareiras regionais cujos poderes encontravam-se fortemente baseados no acesso a terra e no controle que exerciam sobre postos de destaque nas instituições de poder local.

Ao ressaltarmos que o antagonismo entre a tradicional elite açucareira e a emergente elite mercantil em Pernambuco foi aquela em que os embates desta natureza se deram de forma mais intensa na América portuguesa⁵⁶⁴, e que estes conflitos tiveram na Guerra do Açúcar uma de suas bases de acirramento; entendemos que a identificação da forte representação dos interesses mascatais do Recife na capitania do Sinará Grande entre o final do século XVII e início do século XVIII – com influências diretas na arregimentação das bases sociais que promoveram e conduziram a expansão da economia do criatório sobre a região do rio Jaguaribe – indica que a organização da pecuária das carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste trata-se de uma das expressões econômicas da projeção dos interesses de parcelas da emergente comunidade mercantil do Recife na região dos sertões de fora, já que foi na região do Jaguaribe que as atividades de produção de carnes salgadas desenvolveram-se com maior destaque na porção oriental da costa leste-oeste no início do século XVIII.

Considerando que as carnes salgadas atendiam algumas demandas específicas, como o abastecimento das embarcações que conectavam os principais portos da colônia a outras localidades, e que a frequência destas embarcações nos portos coloniais tenderam a

⁵⁶⁴ Acerca dos embates pautados nos antagonismos entre elites mercantis e elites açucareiras que marcaram algumas das principais regiões da América portuguesa e expressam uma segmentação social entre os interesses da produção e do comércio, Evaldo Cabral de Melo traça um paralelo entre a natureza destes conflitos nas principais zonas açucareiras da região e identifica-os como um fenômeno próprio da América portuguesa ao destacar que: “Radical em Pernambuco e atual ou latente na Bahia e no Rio, esse tipo de conflito inexistiu em outras áreas açucareiras das Américas, para as quais não se pode falar sequer em dicotomia local do mercador e do produtor.” MELLO, Evaldo Cabral de. **A Fronda dos Mazombos: Nobres contra mascates, Pernambuco, 1666-1715**. São Paulo: Editora 34, 2003. p.142

expandir-se ao longo do século, em razão da dinamização das conexões movidas pelos mais variados segmentos mercantis; entende-se que o mercado de carnes salgadas vivenciava no início do século XVIII uma conjuntura de forte expansão de uma de suas mais importantes bases de demanda, o que certamente correspondeu a um importante estímulo ao desenvolvimento de um eixo de exploração da pecuária das carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste. Para o desenvolvimento destas atividades, muito contribuiu a agência de sujeitos que integravam ou encontravam-se fortemente associados ao interesses de parcelas da comunidade mercantil residente no Recife que, ao longo do século XVIII, teve na exploração do comércio com os portos da porção oriental da costa leste-oeste uma importante base para a expansão regional de sua influência e de interiorização de seus interesses nos sertões da pecuária.

Entende-se, portanto, que – longe de corresponder a uma atividade desenvolvida a partir da agência de criadores de gado com bases de atuação meramente locais, e de ser entendida como uma alternativa perante as desvantagens decorrentes das maiores distâncias a serem enfrentadas pelos rebanhos de algumas regiões de criatório no percurso por terra rumo ao mercados consumidores do litoral açucareiro – a constituição das bases de uma pecuária das carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste no início do século XVIII deve ser percebida como uma expressão da projeção dos interesses comerciais estabelecidos em Pernambuco sobre importantes parcelas dos sertões da pecuária que se dava, portanto, em um contexto no qual a comunidade mercantil do Recife afirmava e expandia suas bases de poder na capitania de Pernambuco e na região sob sua influência, face às disputas movidas pelo antagonismo com a elite açucareira regional. De forma adicional, entendemos que a expansão das bases da pecuária das carnes salgadas na costa leste-oeste teve como uma de suas principais motivações a expansão da demanda por carnes salgadas, movida, entre outros aspectos, pela dinamização das conexões promovidas nos circuitos mercantis do Império português no espaço atlântico.

Se ao longo do século XVIII se deu a consolidação e o fortalecimento do eixo atlântico nos domínios portugueses no ultramar, destaca-se também que, ao longo do mesmo período, vivenciou-se um gradual processo de transferência da centralidade do eixo político-econômico da América portuguesa para sua porção centro-sul, o que conferiu à praça do Rio

de Janeiro um papel de amplo destaque e crescente importância ao longo do século⁵⁶⁵. Sobre este processo, Ciro Flamarion Cardoso destacou que:

A mudança da sede do governo-geral da América portuguesa – cujo chefe tinha, desde 1720, o título de vice-rei – para o Rio de Janeiro em 1763, consagrou o predomínio que o Centro-Sul vinha adquirindo com a intensa imigração portuguesa e de escravos africanos no século XVIII; além de prender-se a considerações estratégicas: maior proximidade das minas do ouro e dos teatros das operações militares (quase sempre mal sucedidas, aliás) travadas no sul contra os espanhóis.⁵⁶⁶

Em estudo no qual destaca as transformações econômicas e sociais vivenciadas no Rio de Janeiro entre meados do século XVII e meados do século XVIII, Antonio Carlos Jucá de Sampaio ressaltou as profundas mudanças ocorridas na urbe carioca ao longo da primeira metade do século XVIII que foram desencadeadas em decorrência das descobertas e exploração do ouro.

Jucá de Sampaio demonstra que, de uma região cuja economia na segunda metade do século XVII encontrava-se fortemente baseada na exploração de uma agricultura exportadora e com o poder político e social concentrado nas mãos da elite terratenente local, o Rio de Janeiro se transformou ao longo da primeira metade do século XVIII em um dos mais importantes centros mercantis do Império português em função, não somente da consolidação de seu papel como principal porto ao qual se vinculava o comércio dos mercados das regiões de mineração, mas também como uma importante região abastecedora das minas com gêneros locais, já que a força e atratividade dos mercados mineiros fomentaram uma ampla mercantilização da produção de gêneros alimentícios nas proximidades do Rio de Janeiro; aspectos que corresponderam a algumas das bases para a constituição e gradual fortalecimento de uma comunidade mercantil residente na cidade do Rio de Janeiro a partir do início do século XVIII, comunidade que veio a atingir o ápice de seu poder e influência no final do século quando se inicia o denominado “período colonial tardio”.⁵⁶⁷

Ao discutir a noção de “economia colonial tardia” – na qual especifica o emprego que dá a expressão, marcando uma diferenciação em relação ao emprego a ela atribuído por outros autores no que se refere ao recorte temporal adotado – João Fragozo indicou que o emprego que faz em meio aos seus trabalhos da noção de “colonial tardio”, para além de

⁵⁶⁵ Sobre o processo de emergência do Rio de Janeiro como um dos mais estratégicos polos do Império português ao longo do século XVIII ver: BICALHO, Maria Fernanda. **A cidade e o Império: O Rio de Janeiro no século XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

⁵⁶⁶ CARDOSO, Ciro Flamarion Santana. A crise do Colonialismo luso na América Portuguesa 1750-1822. In: LINHARES, Maria Yedda (org.) **História Geral do Brasil**. Rio de Janeiro: Elsevier, 1990. p. 115.

⁵⁶⁷ SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. **Na encruzilhada do Império: Hierarquias Sociais e Conjunturas Econômicas no Rio de Janeiro (c.1650-c.1750)**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003.

referir-se de forma específica à realidade vivenciada no Rio de Janeiro e na porção Centro-Sul da América portuguesa, toma como balizas temporais o período situado entre o final do século XVIII e as três primeiras décadas do século XIX, que, conforme o autor, corresponde a uma época marcada pela:

[...] consolidação de novas práticas de acumulação na economia colonial escravista do Sudeste-Sul, sendo estas novas práticas coincidentes com o domínio do capital mercantil e, logo com a hegemonia de uma nova elite econômica na região analisada. Tal elite seria formada pela comunidade de comerciantes de grosso trato do Rio de Janeiro⁵⁶⁸

Se o período “colonial tardio” foi marcado pela consolidação da hegemonia da elite mercantil do Rio de Janeiro sobre os mercados da região centro-sul, as bases de ação desta elite também se projetavam para outros circuitos que se integravam nas bases de formação de um mercado interno de natureza regional que proporcionava formas e meios de acumulação endógena de capital no espaço colonial.

O trato negreiro correspondeu a um segmento de comércio que, ao longo do século XVIII, contou com uma crescente participação de negociantes estabelecidos nos principais centros mercantis da América portuguesa. Considerando que o tráfico transatlântico foi à principal via de expansão e difusão do escravismo na América ao longo do século XVIII, e que o peso da presença de cativos africanos correspondia a um importante indicativo da força e do nível de integração de alguns espaços da América portuguesa nos circuitos mais dinâmicos da economia colonial, entendemos que o fato de o Rio de Janeiro superar o porto de Salvador como principal ponto de desembarque de africanos nas Américas no início do período colonial tardio pode ser apontado como uma marca da consolidação do processo de transferência do eixo político-econômico da América portuguesa para a região centro-sul que se deu, de forma gradual, ao longo do século XVIII; processo que entendemos guardar relação direta com a desestruturação das bases da pecuária das carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste e com a contemporânea emergência da produção do charque no Rio Grande de São Pedro.

Considerando o emprego de carnes salgadas no suprimento de embarcações que frequentavam os portos coloniais, cabe especificar que parte desta demanda correspondia a das embarcações que, especialmente a partir dos portos do Recife, Salvador e Rio de Janeiro, encontravam-se, desde o século XVII, envolvidas no trato negreiro com portos africanos, segmento de comércio em meio ao qual as carnes salgadas tinham uma forte inserção, pois era

⁵⁶⁸ FRAGOSO, João. Algumas notas sobre a noção de “colonial tardio” no Rio de Janeiro: um ensaio sobre a economia colonial. **Locus**: Revista de História, Juiz de Fora, v. 6, n. 10, 2000. p. 11.

um dos gêneros que integravam a denominada “dieta negreira”, entenda-se a alimentação atribuída ao longo da travessia atlântica aos africanos escravizados destinados aos portos da América. A julgar pela significativa quantidade de pessoas a serem alimentadas por viagem e o tempo necessário para a conclusão da travessia oceânica, cada empreendimento negreiro, demandava uma significativa quantidade dos gêneros que integravam esta dieta.⁵⁶⁹

Se possíveis de serem associadas ao tráfico transatlântico de escravos, ressalta-se também que, na América portuguesa, as carnes salgadas tinham um largo consumo no século XVIII entre os estratos mais baixos da hierarquia social, dentre os quais destacavam-se as populações cativas de origem africana e de seus descendentes (cativos, forros ou livres) que contribuíam fortemente para o amplo crescimento demográfico vivenciado na América portuguesa entre o início e o final do XVIII, fossem estas populações aquelas integradas às unidades de produção de caráter agro-exportador que demandavam uma grande mobilização de mão de obra cativa, ou mesmo nos principais núcleos urbanos da colônia que surgiram e/ou cresceram de forma notável ao longo deste período.

Ao relacionarmos estes aspectos com o fato de que os principais centros de destino e redistribuição das carnes salgadas produzidas nos portos da porção oriental da costa leste-oeste e do Rio Grande de São Pedro eram, na mesma medida, os principais centros de comércio negreiro na América portuguesa e, também, centros de regiões que contavam como um importante contingente populacional cativo; fica clara a indissociável relação entre a pecuária das carnes salgadas desenvolvida nestas duas regiões e a forças que atuavam em favor da promoção do escravismo. Nesta medida, entende-se que, pensar as dinâmicas que envolveram a produção de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste ao longo do século XVIII passa, necessariamente, pelo estabelecimento de uma correlação destas atividades com as dinâmicas da expansão do escravismo na América portuguesa ao longo do mesmo período.

*

Apresentadas as linhas gerais de nosso entendimento acerca das dinâmicas que moveram e influenciaram a organização e a decadência de um espaço especializado na

⁵⁶⁹ Para efeito ilustrativo do tempo que envolvia o tráfico negreiro, no que se refere unicamente à travessia oceânica entre o porto de Luanda em Angola (o principal porto negreiro africano) e os três principais portos receptores de escravos na América portuguesa, Luiz Felipe de Alencastro indica que: “Três rotas principais articulavam Angola ao Brasil durante o século XVII: para o Recife (35 dias de viagem a partir de Luanda), para a Bahia (40 dias de viagem) e para o Rio de Janeiro (50 dias de viagem)” ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *A rede econômica do mundo Atlântico português*. In. BETHENCOURT, Francisco; CURTO, Diogo Ramada (org.). **A expansão Marítima Portuguesa: 1400-1800**. Lisboa: Edições 70, 2010. p. 125.

produção em larga escala de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste ao longo do século XVIII, seguiremos com uma discussão que vise ressaltar a amplitude desta experiência histórica de exploração mercantil da economia do criatório, por meio de uma análise desta experiência histórica da indústria da salga na América portuguesa de forma associada à análise de algumas grandes dinâmicas e transformações vivenciadas no âmbito do império português setecentista e dos circuitos mercantis que, a partir da América portuguesa, se projetaram no espaço atlântico ao longo do século XVIII.

Como forma de alcançarmos o objetivo proposto, desenvolveremos na sequência uma abordagem acerca da experiência histórica da pecuária das carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste, tendo como referenciais para condução de nossa discussão a busca pela observância de aspectos relacionados às bases de consumo e de produção do dito gênero por meio de uma análise dividida em duas grandes subseções.

Na primeira destas subseções, buscaremos conferir destaque às bases de consumo associadas a gêneros comestíveis salgados durante o período moderno, de forma a entender que a pecuária das carnes salgadas desenvolvida no século XVIII na porção oriental da costa leste-oeste trata-se de uma experiência histórica que se enquadra em um segmento econômico – o da produção de gêneros comestíveis salgados – que, ao longo do período moderno, vivenciou uma forte expansão na Europa e em parcelas dos territórios que integravam os impérios ultramarinos europeus.

A produção de gêneros comestíveis salgados na Europa e no ultramar teve nas conexões navais que integravam os impérios ultramarinos europeus um dos seus principais estímulos ao longo do período moderno, pois, carnes e peixes salgados correspondiam a itens-base na alimentação das tripulações das embarcações que, ao longo de travessias oceânicas, costuraram os retalhos que formavam os impérios ultramarinos europeus, segmentados em bases continentais múltiplas que se uniam pela navegação a vela através dos oceanos.

Partindo, portanto, de uma contextualização histórica de natureza mais ampla acerca do consumo de gêneros comestíveis salgados, buscaremos analisar a experiência histórica da produção de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste dentro do enquadramento de algumas grandes dinâmicas vivenciadas na porção atlântica do Império português setecentista que nos levam a entender que a emergência e o declínio das atividades de produção e comércio de carnes salgadas desenvolvidas nesta região ao longo do século XVIII encontram-se fortemente relacionados a algumas grandes transformações vivenciadas no império português no espaço atlântico. Dentre as transformações mencionadas, destacamos

as dinâmicas de expansão do escravismo na América portuguesa que, especialmente a partir do século XVIII, passou a movimentar importantes bases de consumo de carnes salgadas na colônia como: o tráfico transatlântico de escravos africanos desenvolvido a partir dos principais portos do Estado do Brasil; e a alimentação da crescente população cativa de origem africana das principais regiões costeiras da colônia, que, junto com as populações pobres dos principais centros urbanos do litoral, correspondiam a importantes bases de consumo de carnes salgadas.

Na subseção seguinte, a discussão se concentrará na análise das bases de produção de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste. Se os portos da região que produziam e exportavam carnes salgadas encontravam-se divididos entre as capitanias do Rio Grande do Norte, Siará Grande e São José do Piauí, nossa análise buscará perceber as atividades neles desenvolvidas de forma conjunta e ressaltar que a pecuária das carnes salgadas desenvolvida nesta região correspondeu a um dos grandes eixos de exploração mercantil da pecuária desenvolvido na porção setentrional dos Sertões do Norte, eixo cuja unidade pode ser vislumbrada na base social que o promoveu, pois a exploração mercantil da pecuária das carnes salgadas desenvolvida nos portos da porção oriental da costa leste-oeste, em grande medida, foi movida a partir da ação de sujeitos que integravam ou mantinham estreitos vínculos com a praça do Recife.

O aspecto destacado nos leva a entender que, mais do que propriamente nas capitanias onde se encontravam os núcleos produtores do gênero, a pecuária de carnes salgadas era uma atividade organizada dentro de um enquadramento regional que – tomando a capitania geral de Pernambuco como espaço de referência – tinha a praça do Recife como seu principal centro de promoção.

Destacaremos ainda de que forma os condicionantes do regime de monopólio régio empregado no comércio do sal no Estado do Brasil contribuiu como um fator de fomento às atividades de produção de carnes salgadas nos portos da porção oriental da costa leste-oeste ao longo do século XVIII; e na sequência desenvolveremos uma análise acerca da trajetória de alguns sujeitos que tiveram destaque na promoção da pecuária das carnes salgadas na região como forma de traçar um perfil destes agentes e ressaltar seus vínculos com a praça do Recife e a projeção de suas atuações mercantis.

Destacada a base regional em que se dava a organização e exploração da pecuária de carnes salgadas desenvolvida na porção oriental da costa leste-oeste, buscaremos ressaltar, em seguida, que esta experiência histórica da indústria da salga correspondeu a um dos dois

grandes eixos de exploração mercantil da pecuária polarizada pelo Nordeste Açucareiro no século XVIII. Por meio de uma contraposição com a “pecuária das carnes frescas”, buscaremos ressaltar os conflitos relacionados às disputas pela exploração da pecuária em meio à comunidade mercantil do Recife ao longo do século XVIII.

4.1 A PECUÁRIA DAS CARNES SALGADAS NO ENQUADRAMENTO DE UM IMPÉRIO ULTRAMARINO ESCRAVISTA

Atividade que durante o século XVIII conferiu expressividade econômica à porção oriental da costa leste-oeste, proporcionando à região um destaque inexistente no século XVII – quando este trecho costeiro foi incorporado ao império português e disputado pelo império neerlandês fundamentalmente em função do seu papel estratégico como via para a conexão (ou limite) entre espaços de maior destaque (como Pernambuco e Maranhão) – o comércio das carnes salgadas produzidas em larga escala nos portos do sertão encetou relações que foram responsáveis pelo estabelecimento e o aprofundamento da integração de importantes parcelas das regiões de criatório constituídas a partir do processo de formação dos Sertões do Norte aos principais centros mercantis da colônia, o que se deu em um contexto marcado pelo gradual aumento da importância da América portuguesa no conjunto das possessões ultramarinas de Portugal e de dinamização dos circuitos mercantis do espaço atlântico⁵⁷⁰ que foram fortemente estimulados pelas descobertas de ouro, aspectos que contribuíram para a consolidação, no século XVIII, da “virada atlântica” do Império português.

A despeito de a história da pecuária na América portuguesa ter sido geralmente pensada, em suas grandes dinâmicas, com base em um olhar que atribuiu grande destaque aos eixos de circulação constituídos a partir de meados do século XVII ao longo dos caminhos abertos pelos sertões que passaram a ligar, por terra, as regiões de criatório que se expandiam para o interior do continente aos principais centros de comércio e consumo de gado na colônia; e de lhe ser atribuído o caráter de uma atividade de natureza secundária e tributária das demandas da grande lavoura agro-exportadora; a organização das bases que envolviam a produção, a circulação e o consumo dos gêneros oriundos da pecuária das carnes salgadas que se desenvolveu na porção oriental da costa leste-oeste no século XVIII apontam para uma experiência mercantil da economia do criatório que se volta, em grande medida, para as

⁵⁷⁰ Considerando que, com as grandes navegações e a decorrente formação dos impérios ultramarinos europeus no início do período moderno, o oceano Atlântico se transformou em um meio viabilizador de múltiplas conexões movidas pelo trânsito de embarcações; destacamos que o emprego que aqui damos ao termo “espaço atlântico”, faz referência a um espaço socialmente construído, termo por meio ao qual se busca destacar o conjunto de conexões movidas em meio à navegação entre núcleos portuários que serviram de bases para a organização e articulação de rotas e sistemas navegação de múltiplas amplitudes que possibilitaram a integração de uma série de territórios às dinâmicas econômicas políticas e culturais que passaram a se desenvolver e se expandir entre as margens do oceano Atlântico. Com base nos elementos explicitados ressaltamos, portanto, a dimensão histórica do espaço atlântico que, ao longo dos séculos, vivenciou transformações que repercutiam diretamente na (re)organização de seus sistemas e bases de comunicação.

dinâmicas do espaço atlântico, já que o comércio por ela movido desenvolvia-se partir da organização de conexões estabelecidas através da exploração de um sistema de navegação de cabotagem por meio do qual, gêneros como carnes, couros e outros subprodutos do gado, produzidos e/ou beneficiados nos portos do sertão, eram exportados de forma direta, pelo litoral, para os seus principais centros de consumo e redistribuição, dentre os quais se destacavam os portos de Recife, Salvador e Rio de Janeiro: os principais centros mercantis do Estado do Brasil.

Considerando que carne salgada (gênero base para a organização do comércio desenvolvido nos portos do sertão) correspondia a um produto fortemente voltado ao atendimento de demandas estratégicas à manutenção e à expansão dos impérios ultramarinos europeus que se formaram no início do período moderno – dentre as quais destacamos, por ora, o abastecimento das embarcações que integravam as múltiplas partes que formavam estes impérios de perfil pluricontinental – e que o império ultramarino português vivenciou, ao longo do século XVIII, uma forte intensificação das conexões estabelecidas no espaço atlântico a partir de suas bases na América; entendemos que a pecuária das carnes salgadas que se desenvolveu na porção oriental da costa leste-oeste ao longo do século XVIII trata-se de uma experiência histórica de exploração mercantil da economia do criatório que estava fortemente voltada ao atendimento de demandas suscitadas pelas relações estabelecidas e decorrentes das dinâmicas movidas nos circuitos do Império português no espaço atlântico, o que lhe conferia um perfil verdadeiramente imperial, pois se voltava à produção em larga escala de um gênero fortemente associado à sustentação de alguns dos mais importantes e dinâmicos eixos de circulação do império português setecentista, desenvolvendo-se, portanto, a partir de interesses que atuavam em escalas que extrapolavam, em muito, a região em que se dava a organização das bases que envolviam a produção do gênero que lhe conferia destaque.

Diante das considerações apontadas, entendemos que para que esta experiência histórica de exploração mercantil da pecuária na América portuguesa seja compreendida em sua verdadeira amplitude, ela deva ser pensada e discutida a partir de algumas grandes dinâmicas que se processaram no império português ao longo do século XVIII, período cujos extremos foram marcados na porção oriental da costa leste-oeste pela emergência e expansão das atividades de produção de carnes salgadas (nas primeiras décadas do século) e pelo início do declínio de sua produção nos portos da região (nas duas últimas décadas do século) que, contudo, atingiriam seu completo fim na década de 1820 com o fechamento das últimas oficinas no porto de Parnaíba.

Discutir a experiência histórica da pecuária das carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste nos obriga, assim, a ressaltar que as atividades desenvolvidas nos portos do sertão ao longo do século XVIII encontravam-se estruturadas em função da produção em larga escala de um gênero (carne conservada) que nos leva a associá-la a outras experiências similares voltadas à produção de gêneros como carnes e peixes conservados mediante técnicas variadas (que quase sempre envolviam a salga) que, ao serem vistas conjuntamente, integravam um segmento econômico que, ao longo do período moderno, vivenciou um processo de forte desenvolvimento na Europa e em algumas regiões dos impérios europeus no ultramar como uma importante base para a promoção e manutenção da integração de espaços pluricontinentais como os impérios europeus de perfil ultramarino.

Pensar a pecuária das carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste com base nas considerações apontadas nos leva a entendê-la como uma das expressões históricas de uma indústria da salga⁵⁷¹ que esteve fortemente associada aos processos de formação e manutenção dos impérios ultramarinos europeus, pois gêneros como carnes salgadas integrava a dieta atribuída à grande parte dos sujeitos que vivenciaram as experiências das travessias oceânicas na era da navegação à vela.

4.1.1 A indústria da salga na formação e expansão dos impérios ultramarinos europeus no período moderno

Em trabalho no qual desenvolve uma discussão acerca da alimentação na Europa durante o período moderno, Fernand Braudel destacou que, por volta de meados do século XVI, as populações da Europa, de forma ampla, vivenciaram o início de um processo de longa e gradual diminuição do consumo de carnes frescas que contrasta com a realidade vivenciada entre os séculos XIV e XV, quando as carnes integravam, com certo destaque, a dieta das populações do continente em todos os níveis sociais. Ressalvando exceções devidas a especificidades locais e conjunturais, Braudel indica que este processo estrutural de redução

⁵⁷¹ Ao nos referirmos a uma “indústria da salga”, o emprego do termo “indústria” não toma como referência o sentido de unidade de produção de caráter fabril que, na contemporaneidade, passou a corresponder ao seu sentido imediato. A adoção do termo se faz aqui, conforme o sentido apontado em dicionários do século XVIII, como o de Bluteau que, no início do século, definiu “indústria” como: “Destreza em alguma arte”; e o de Antonio de Moraes Silva que, no final do século, definiu indústria como: “arte, destreza para granjear a vida, engenho, traça, em lavrar, e fazer obras mecânicas, em tratar negócios civis”. Para consulta ao “Vocabulario Portuguez e Latino” de Rafael Bluteau, ver: <https://digital.bbm.usp.br/handle/bbm/5445>. Acesso em: 20. jan. 2020. Para consulta ao “Diccionario da lingua portugueza composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado, e acrescentado por Antonio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro”, ver: <https://digital.bbm.usp.br/handle/bbm/5412>. Acesso em: 20. jan. 2020.

do consumo de carnes no continente europeu (que se estendeu até o século XIX) se deu, entre outras razões, em função do aumento populacional e da perda de territórios de pastagem em função da expansão do cultivo de cereais. Segundo o autor:

Com os séculos da modernidade, o privilégio da Europa carnívora atenuou-se e os verdadeiros remédios só surgem com os meados do século XIX, graças à generalização, nessa altura, das pradarias artificiais, ao desenvolvimento de uma pecuária científica e também a exploração da criação de gado longínqua, no Novo Mundo.⁵⁷²

Tomando o território da atual Alemanha como um exemplo que, *mutatis mutantis*, refletia a realidade vivenciada em grande parte da Europa no mesmo período, Braudel aponta que o consumo de carne nas cidades alemãs passaria: “[...] de uma média, no século XV, de 100 quilos de carne ou mais, por um ano e por pessoa [...] a um consumo que no século XIX, ter-se-á restringido ao ponto de não ultrapassar 14 quilos por pessoa”.⁵⁷³ De acordo com as indicações de Braudel, o período moderno foi, portanto, em termos gerais, uma época marcada pelo desenrolar de um processo de gradual redução da presença das carnes frescas na dieta das populações da Europa ao qual se associou o aumento do consumo de carnes conservadas, na medida em que:

Concomitantemente à diminuição da ração de carne [fresca], desenha-se um nítido aumento do consumo de carne defumada ou salgada. Werner Sombart falou, não sem razão, de uma revolução das salmouras a partir do século XV, para alimentar as tripulações do mar. No Mediterrâneo, o peixe salgado e mais ainda o biscoito tradicional não deixam por isso de ser sempre a ementa essencial dos marinheiros embarcados. É em Cádiz que começa, com o imenso Atlântico, o domínio quase exclusivo da carne de vaca salgada, a *vaca salada* que a intendência espanhola fornece a partir do século XVI. A carne salgada vem sobretudo do Norte, particularmente da Irlanda, exportadora também de manteiga salgada. Mas a intendência não era a única interessada. À medida que a carne vai se tornando um luxo, as salmouras tornam-se hábito dos pobres. [...] Vaca e mais ainda porco salgado fornecem aos pobres da Europa a sua magra ração de carne, de Nápoles a Hamburgo, da França às imediações de São Petersburgo.⁵⁷⁴

Conforme Braudel, a despeito da gradual redução do consumo de carnes por uma grande parcela da população européia, vivenciou-se ao longo do período moderno, na mesma medida, uma expansão das “salmoras”, entenda-se, da indústria de produção de gêneros alimentícios conservados mediante salga, dentre os quais o autor destaca a produção de carnes salgadas. Ainda conforme Braudel, a expansão da indústria da salga em meio a este contexto de transformações estaria fortemente associada ao atendimento das demandas alimentares das

⁵⁷²BRAUDEL, Fernand. **Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV – XVIII**: v.1. As estruturas do cotidiano: o possível e o impossível. São Paulo: Martins Fontes, 2005. p. 174.

⁵⁷³BRAUDEL, Fernand. **Reflexões sobre a História**. São Paulo: Martins Fontes, 1993. p. 102.

⁵⁷⁴BRAUDEL, 2005 *op. cit.*, p. 175.

populações mais pobres do continente e ao fornecimento de gêneros alimentícios que, por sua maior durabilidade e maiores facilidades para o armazenamento, eram considerados próprios a comporem a dieta das tripulações das embarcações de uma Europa que, ao longo do período moderno, projetou e expandiu suas bases de influência e ação para além do continente, por meio da constituição de impérios de perfil ultramarino, integrados a partir de conexões marítimas que, para serem mantidas, mais do que barcos, demandavam, entre outros aspectos, o suprimento de uma significativa quantidade de gêneros adequados a conferir certa segurança alimentar à tripulação das embarcações durante as longas viagens que conectavam os principais portos da Europa aos portos do “além-mar”.

Entende-se, assim, que a expansão da indústria da salga na Europa no início do período moderno pode ser percebida como fruto de um esforço de racionalização no aproveitamento de recursos alimentares que teve por base a expansão dos eixos de conexões estabelecidos a partir da Europa. Este cenário deu margem ao desenvolvimento de conexões mercantis entre regiões relativamente distantes no continente baseadas no comércio de comestíveis salgados, como foi o caso do comércio de exportação de carnes salgadas da Irlanda para a Espanha, a partir do século XVI, carnes que, conforme Braudel, seriam especialmente destinadas a suprir as demandas alimentares das tripulações das embarcações que partiam rumo ao Atlântico; espaço para o qual o reino de Castela voltou seus impulsos expansionistas a partir do final do século XV, quando, entre outros aspectos, se deu reconhecimento português, no final da década de 1470, do domínio castelhano sobre o arquipélago das Canárias⁵⁷⁵ – que, juntamente com outras ilhas atlânticas (como as dos arquipélagos da Madeira dos Açores e de Cabo Verde), configurou-se como uma importante plataforma de experimentação na arte da navegação e de colonização de novos territórios que serviriam de base para expansões ultramarinas europeias posteriores – e as expedições de Cristovão Colombo que, na década de 1490, atingiram os arquipélagos caribenhos dispostos na face ocidental do oceano Atlântico, bases a partir das quais se seguiria o avanço espanhol rumo ao continente americano.

Em obra na qual analisa o sistema naval do império espanhol no século XVI, Esteban Mirra Caballos destaca que a despeito de algumas variações, a dieta das tripulações dos navios que de forma crescente expandiam àquela época as conexões entre a Espanha e outras partes do mundo era composta por alguns gêneros-chave, dentre os quais destaca, os

⁵⁷⁵ O reconhecimento português do domínio castelhano sobre o arquipélago das Canárias se deu por meio do tratado de Alcáçobas, celebrado no ano de 1479, e que pôs fim à guerra de sucessão de Castela (1475-1479). Por meio deste mesmo tratado, Portugal teve reconhecido, por parte de Castela, os seus domínios sobre a ilha da Madeira, os arquipélagos dos Açores e de Cabo Verde e a costa da Guiné.

biscoitos e as carnes. Sobre os biscoitos, Caballos indica que tratariam-se de: “unas tortas duras de harina de trigo, doblemente cocidas y sin levadura que duraban largo tiempo, por lo que se convirtieron en un alimento básico para las tripulaciones de los buques.”⁵⁷⁶ Já sobre as carnes, Ceballos menciona que: “A veces, se entregaba fresco, si se había sacrificado un animal, pero lo más frecuente es que estuviese conservada en salazón o se hubiese secado, en cuyo caso se llamaba cecina.”⁵⁷⁷ O autor também confere destaque nesta dieta aos queijos, que integravam o elenco dos gêneros-chave das dietas das tripulações por: “[...] su buena conservación y porque, en caso de tormentas o combates no se podía encender el fogón y era el sustituto idóneo de la carne o el pescado.”⁵⁷⁸

Acerca de Portugal, Jaime Rodrigues ressaltou que a dieta básica das tripulações das embarcações que no século XVI partiam deste reino era composta em grande medida: “[...] à base de biscoitos, arroz, peixe e carne secos e salgados”⁵⁷⁹, o que demonstra a similaridade da dieta contemporaneamente adotada nas frotas dos reinos ibéricos que foram as principais potências ultramarinas quinhentistas. Sobre os gêneros indicados, bem como de outros víveres destinados ao abastecimento das embarcações que partiam do porto de Lisboa, Rodrigues destaca que seu fornecimento no século XVI se dava pelos “Armazéns Reais”, órgão voltado ao desempenho desta função que, a despeito das mudanças de nome e das transformações pelas quais passou longo do tempo, perdurou ao longo de séculos que se seguiram, aspecto que ressalta o papel desempenhado por Lisboa como:

[...]um ponto de abastecimento importante para as frotas coloniais e estrangeiras, abastecidas pelo Armazém da Repartição dos Mantimentos da Marinha e pelos Armazéns Reais de Guiné e Índia, onde se podia conseguir arroz, azeite, peixes, aguardentes, biscoitos, galinhas, legumes, carnes em conserva e frescas e lenha para as cozinhas dos embarcações – todos comprados a produtores com quem os Armazéns mantinham contratos de fornecimento.⁵⁸⁰

Ao traçar um paralelo entre as rações atribuídas às tripulações de algumas das marinhas da Europa do final do século XVI, Leonor Freire Costa destacou que a dieta das tripulações que integravam as armadas portuguesas diferenciava-se da outras marinhas

⁵⁷⁶ Os “*bizcocho*”, portanto, tratariam-se de: “[...] umas tortas duras de farinha de trigo, duplamente cozidas e sem levadura que duravam muito tempo, pelo que se converteram em um alimento básico para as tripulações das embarcações” CABALLOS, Esteban Mirra. **El sistema naval del Imperio español: Armadas, flotas y galeones en el siglo XVI**. Madrid: Punto de Vista Editores, 2015. p. 57.

⁵⁷⁷ “As vezes se entregava fresca, se houvesse sido sacrificado um animal, mas o mais comum é que estivesse conservada em salmora ou seca, em cujo caso se chamava ‘cecina’ ”. *Ibid.*, p. 57.

⁵⁷⁸ “[...] sua boa conservação e por que, em caso de tormentas ou combates não se podia acender o fogão e era substituto adequado da carne ou do peixe”. *Ibid.*, p. 57.

⁵⁷⁹ RODRIGUES, Jaime. **No mar e em terra: História e cultura de trabalhadores escravos e livres**. São Paulo: Alameda, 2016. p. 78.

⁵⁸⁰ *Ibid.*, p. 78.

européias em razão de nela se conferir uma menor quantidade de bebidas alcoólicas como o vinho – que também se tratava de um dos gêneros base da dieta das tripulações portuguesas – e por um maior consumo de carnes salgadas. Destacando o largo consumo de carnes na dieta a bordo, Freire Costa indica que:

Manter a tripulação sóbria parece ser uma das preocupações dos Armazéns de Guiné e Índia, organismo responsável pelo apetrechamento das naus das Armadas. O fraco consumo de vinho, juntamente com a riqueza das proteínas de origem animal, singularizavam a ração das armadas da Índia no contexto das marinhas européias, sendo as do norte pródigas em cerveja (cerca de 7 litros por dia!) Afastar-se-ia também do padrão de consumo alimentar da maioria da população do reino.⁵⁸¹

Na medida em que a carne salgada correspondia a um dos gêneros-base da dieta das tripulações das embarcações que conectavam as regiões que integravam os mais antigos impérios ultramarinos da Europa moderna, entende-se que a expansão das conexões navais que formaram e mantinham unidas as bases destes impérios – bem como as de seus congêneres europeus que se formaram e se expandiram ao longo dos séculos da modernidade – repercutissem no fomento à produção de uma série de gêneros (como as carnes salgadas) que, pela maior durabilidade e facilidade de armazenamento, tratavam-se de importantes gêneros no aprovisionamento das embarcações que partiam dos portos europeus.

Ao referir-se às formas de conservação alimentar desenvolvidas desde a antiguidade e que corresponderam a uma importante base de sustentação ao processo de expansão ultramarina européia no alvorecer da modernidade, Massimo Montanari chama atenção para a importância do sal, ao indicar que, para gêneros de origem animal, como carnes e peixes:

[...] o método de conservação mais usado foi o da desidratação, feita com o calor do sol (onde o clima permitia) ou com fumaça (nos países frios), mas mais normalmente, em todo lugar, com o sal, protagonista de primeiríssimo plano da história da alimentação justamente porque, além de dar sabor aos alimentos, tem a propriedade de desidratá-los e conservá-los no tempo.⁵⁸²

Sendo uma das mais antigas formas de conservação de alimentos de origem animal, a indústria da salga que ganhou destaque na Europa durante o período moderno correspondeu a uma importante base para a emergência de circuitos mercantis que surgiram e/ou expandiram-se no continente em função do aumento da demanda por peixes ou carnes salgadas, gêneros cujo consumo, conforme destacado, encontrava-se, em grande medida,

⁵⁸¹ COSTA, Leonor Freire. **O transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil** (1580-1663) v.1. Lisboa: Comissão Nacional para as comemorações dos descobrimentos portugueses, 2002. p. 352.

⁵⁸² MONTANARI, Massimo. **Comida como Cultura**. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2008. p. 39.

associado à alimentação das populações mais pobres e ao suprimento das embarcações que frequentavam os portos europeus.

Considerando as restrições religiosas que impunham limitações temporárias ao consumo de carne na Europa católica, Braudel ressalta que a exploração de bancos pesqueiros que davam margem ao comércio de uma grande quantidade de peixes salgados correspondeu a uma expressão da indústria da salga de grande relevância desde o final da Idade Média e que, assim com a salga de carnes, se expandiu durante o período moderno⁵⁸³. Conforme Braudel, a pesca do arenque, que se concentrou inicialmente no Báltico e, posteriormente, expandiu-se para as regiões costeiras da Inglaterra e da Escócia fez:

[...] a fortuna da Hansa, depois dos pescadores da Holanda e da Zelândia. Por volta de 1350, terá sido um holandês, William Beukelszoon, a descobrir a maneira mais rápida de vazar o arenque e de salgá-lo no próprio barco dos pescadores que imediatamente o “encascam” nas barricas⁵⁸⁴

A importância do arenque salgado, de largo consumo em amplas regiões da Europa, pode ser vislumbrada no fato de que: “[...] no auge das lutas entre Valois e Habsburgos, no século XVI, tréguas arenqueiras devidamente acordadas, mais ou menos respeitadas, permitiram que a Europa não fosse privada deste alimento providencial”⁵⁸⁵.

Junto à pesca do arenque nos mares setentrionais da Europa – que, conforme previamente apontado, foi base de uma indústria de destaque nas Províncias Unidas que moveu os planos de exploração das salinas da porção oriental da costa leste-oeste por parte do zelandês Gedeon Morris de Jonge à época da primeira ocupação neerlandesa da capitania do Siará Grande, com o objetivo não somente de ter acesso a um insumo básico para esta indústria, mas, também, de cercear o poder dos reinos ibéricos, onde encontravam-se as mais produtivas salinas da Europa – o início da exploração por parte de pescadores europeus dos ricos bancos pesqueiros de Terra Nova, na costa atlântica do atual Canadá, proporcionou, a partir do final do século XV, uma verdadeira revolução nos mercados de comestíveis salgados em função da pesca em larga escala do bacalhau que teve uma difusão de seu consumo em amplas parcelas da Europa a partir desta época, de forma que o bacalhau salgado passou a ser considerado:

⁵⁸³ O consumo de carnes entre os católicos era tradicionalmente restrito em alguns dias específicos dentre os quais se destaca o período da Quaresma (quando o consumo de carnes era liberado pela Igreja unicamente aos doentes), o que fazia como que ao longo deste período, houvesse um aumento do consumo de peixes.

⁵⁸⁴ BRAUDEL, Fernand. **Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV – XVIII**: v.1. As estruturas do cotidiano: o possível e o impossível. São Paulo: Martins Fontes, 2005. p. 190.

⁵⁸⁵ *Ibid.*, p. 191.

[...] o recurso inevitável do tempo da Quaresma, ou então a comida dos pobres, “um alimento destinado ao pessoal inferior” diz um autor do século XVI, tal como o haviam sido a carne e a gordura de baleia, muito mais grosseiras [...] e que eram tão consumidas pelos pobres em tempo de Quaresma. Até o dia em que a gordura [da baleia], transformada em óleo, começou a ser largamente utilizada para a iluminação, para sabão e diversas manufaturas. A carne de baleia desaparece então dos mercados.⁵⁸⁶

A expansão da indústria da salga que se observa na Europa com o advento do período moderno é, assim, em grande medida, fruto de uma época de profundas transformações que proporcionaram e demandaram o estabelecimento de uma relação diferenciada do homem com o tempo e o espaço. Segundo Massimo Montanari, as técnicas de conservação de alimentos, dentre as quais destaca aquelas que envolviam a salga, correspondem a um conjunto de práticas em que:

A ação sobre o espaço e a ação sobre o tempo se cruzam e se reforçam alternadamente. Mas, com o passar dos séculos, a primeira tende a se tornar progressivamente mais importante que a segunda: o fenômeno é visível já na Idade Média, com a ampliação das correntes comerciais, e fica cada vez mais evidente com as viagens ao redor do mundo, que se multiplicam a partir do século XVI.⁵⁸⁷

Com base no que é destacado por Montanari, entende-se que, sendo a salga, desde a antiguidade, uma das mais importantes formas de conservação alimentar e, nesta medida, uma clara ação do homem sobre o tempo, já que possibilitava o aprovisionamento de gêneros para o consumo futuro; a expansão das conexões mercantis na Europa que já se processavam desde o fim do medievo, mas que ganharam outra dimensão, especialmente a partir do século XVI, quando as expansões ultramarinas – que já se processavam com maior destaque desde o século anterior, dilataram significativamente a amplitude de seus alcances – fizeram com que a produção de gêneros alimentícios conservados (como carnes e peixes salgados) ganhasse um valor estratégico ainda maior, já que também possibilitavam o estabelecimento de uma nova relação do homem com o espaço, pois enquadravam-se nas bases que viabilizaram a manutenção de conexões que interligavam espaços significativamente distantes entre si (como os portos do Estados europeus e os de suas colônias e feitorias no ultramar) de forma que estes gêneros podem ser entendidos como um dos “combustíveis” essenciais às travessias ultramarinas na era da navegação à vela.

Se Braudel destacou que no período moderno a indústria da salga vivenciou uma forte expansão na Europa, é preciso ressaltar que as expansões ultramarinas – apontadas como uma das principais bases para a emergência e expansão desta indústria no continente europeu

⁵⁸⁶ BRAUDEL, Fernand. **Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV – XVIII**: v.1. As estruturas do cotidiano: o possível e o impossível. São Paulo: Martins Fontes, 2005. p. 195.

⁵⁸⁷ MONTANARI, Massimo. **Comida como Cultura**. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2008. p. 43-44.

– teve como uma de suas consequências a formação de impérios constituídos por bases distribuídas por vários continentes e ilhas que, para terem garantida a manutenção de suas conexões, não podiam estar dependentes exclusivamente de víveres produzidos na Europa, o que fica especialmente claro para circuitos de conexão de grande amplitude, como era o caso dos trechos que compunham a rota Portugal-Índia-Portugal que, entre o início e encerramento de seu circuito, chegava a demandar cerca de dois anos e que, tinha como base o lucrativo comércio das especiarias sobre o qual Portugal exerceu forte controle na Europa durante a era dos quinhentos, devido ao fato de os navegadores portugueses manterem: “[...] virtualmente durante todo o século XVI, uma posição dominante no comércio marítimo do Índico e uma parte importante do comércio marítimo a oriente dos estreitos de Malaca”⁵⁸⁸.

A consolidação, manutenção e expansão de empreendimentos de tamanha envergadura, demandavam a estruturação de bases que minimamente garantissem à tripulação das embarcações fontes de suprimentos ao longo de todo o percurso. No que se refere a essa logística do abastecimento, algumas ilhas do Atlântico adquiriram, especialmente a partir dos séculos XVI (quando as rotas de navegação europeia ganharam maior amplitude), um importante papel como bases para o abastecimento das frotas que cruzavam o oceano com gêneros oriundos de culturas que, desde o século XV, vinham sendo levadas e difundidas pelos europeus às ditas ilhas – seja por colonos que se estabeleceram em algumas delas, seja por navegadores que incorporaram-nas como pontos de ancoragem nas rotas de navegação – com base na introdução de espécies animais e vegetais já conhecidas e inseridas na cultura das sociedades das quais provinham os colonizadores e navegadores europeus que integraram estes espaços às suas bases de ação, aspecto que, conforme Alfred Crosby, foi decisivo para o sucesso das expansões européias no início do período moderno.

Ao discutir o processo de expansão europeia que, entre outros aspectos, foi responsável pela formação dos impérios ultramarinos modernos, Alfred Crosby destacou que, mais do que o domínio de técnicas de navegação, ou mesmo de superioridade bélica em relação a algumas das populações locais com as quais travaram contatos em suas atuações no ultramar, o sucesso dos empreendimentos europeus na colonização de alguns territórios – especialmente aqueles que, pelas similaridades climáticas com o continente europeu, deram margem à formação de espaços denominados pelo autor como “Neoeuropas” – esteve fortemente associado àquilo que o autor denomina como “imperialismo ecológico” que, parcialmente, diz respeito ao êxito dos europeus em introduzir nos territórios conquistados

⁵⁸⁸ BOXER, Charles R. **O Império Colonial Português** (1415-1825). Lisboa: Edições 70, 1981. p. 59.

uma série de espécies vegetais e animais com as quais já se encontravam familiarizados e se constituíram como fatores que favoreceram a adaptabilidade e, em alguns casos, potencializaram suas bases de ação nos novos territórios e de suas integrações como bases para a formação e projeção dos nascentes impérios ultramarinos europeus no alvorecer do período moderno, algo especialmente digno de consideração no caso de algumas espécies animais⁵⁸⁹.

Dentre as espécies animais difundidas pelos europeus em seus processos de expansão ultramarina, introduzidas, portanto, em alguns territórios nos quais não existiam previamente, destacamos alguns animais de médio e grande porte (como porcos, carneiros e bois) que, além de estarem estreitamente associados (como fonte alimentar e, no caso dos bois, também como força motriz) ao processo de efetiva ocupação de novos territórios – como foram os casos de algumas das experiências de colonização das capitânicas hereditárias nas costas do Brasil no início do século XVI, quando foram trazidas as matrizes que serviram de base para a formação de alguns dos primeiros rebanhos destes animais na América portuguesa – também foram levados pelos europeus a alguns territórios no ultramar que não foram efetivamente colonizados, como forma de semear rebanhos selvagens que desempenharam um papel estratégico na logística de abastecimento das embarcações com carnes salgadas nos

⁵⁸⁹ CROSBY, Alfred. **Imperialismo Ecológico**: A expansão biológica da Europa 900-1900. São Paulo: Companhia das Letras, 2011. A despeito de a tese de Crosby ressaltar que a força dos impérios europeus modernos residiu, em parte, no transplante e adaptação nos territórios por eles colonizados de espécies animais e vegetais que possibilitaram a reprodução de práticas e costumes que favoreceram a adaptação aos novos territórios, análise na qual acaba por conferir especial destaque a algumas regiões de climas temperados das Américas e Oceania às quais denomina como Neoeuropas, cabe destacar que, em meio à dialética da colonização, se deu também – especialmente em territórios com climas distintos, como as regiões tropicais das Américas, África e Ásia – o conhecimento de uma série de espécies nativas dos territórios conquistados que vieram a ser valorizadas e gradualmente incorporadas como bases para o aprofundamento destes processos expansivos e de dominação e controle sobre novos espaços, sendo a mandioca um exemplo bastante representativo. Cultivada nas costas do Brasil pelos povos tupis com os quais os europeus mantiveram contatos mais estreitos nos dois primeiros séculos de suas ações no dito território, a mandioca corresponde a uma espécie que, além de ter sido fortemente integrada como uma importante base da dieta das populações de significativas parcelas da América portuguesa, também adquiriu ampla difusão pelas rotas do império português e junto com ela os conhecimentos referentes ao seu cultivo e seu beneficiamento: resultados de séculos de experiências que se seguiram à domesticação desta espécie por parte de povos indígenas da América do Sul. Para além da difusão de seu cultivo para outras regiões, (adquirindo ampla expansão na África) a mandioca também esteve fortemente integrada às dinâmicas movidas a partir dos circuitos ultramarinos em função da introdução de farinhas produzidas a partir dela, produto que veio a se tornar um gênero de larga difusão na dieta das tripulações que navegavam especialmente pelos circuitos do sistema sul-atlântico, já que farinha da mandioca, entre outras vias de inserção, correspondia a um dos gêneros básicos da dieta do tráfico negreiro nos barcos que atuavam neste comércio com a África a partir dos portos da América portuguesa, onde gradualmente veio a se tornar o principal substituto dos “biscoitos” europeus (feitos com farinha de trigo) na dieta de grande parcela da tripulação das embarcações que partiam dos portos do Atlântico sul. Ao referir-se ao período de sua estadia na Bahia e sua viagem de retorno à Europa a partir de Salvador no início da década de 1610, Pyrard de Laval faz referência à farinha da mandioca indicando que: “Vivi della por espaço de seis mezes em lugar de pão assim em terra como no navio no meu regresso, pois não havia a bordo outro biscouto”. LAVAL, François Pyrard de. **Viagem de Francisco Pyrard de Laval às índias Orientais** (1601-1611) Tomo II, Nova Goa: Imprensa Nacional, 1862. p. 258.

séculos iniciais das expansões ultramarinas europeias, o que pode ser claramente vislumbrado no caso de algumas ilhas do Atlântico que, especialmente a partir do final do século XVI, foram integradas a algumas rotas de navegação de longo curso que passaram a cruzar o oceano como pontos de abastecimento das frotas com gêneros como carnes e peixes salgados.

Se na fase inicial das expansões ultramarinas algumas das ilhas do atlântico foram integradas aos circuitos de navegação europeus a partir do desenvolvimento de atividades econômicas assentadas em culturas levadas pelos colonizadores que nelas estabeleceram-se no século XV: como foi o caso do trigo, da vinha e da cana – cujos cultivos (no caso desta última) voltados à produção de açúcar encontrava-se baseado no modelo do latifúndio monocultor assentado na exploração de força de trabalho cativa que, futuramente, viria a ser deslocado, fortalecido e ampliado na América e no Caribe⁵⁹⁰ –; algumas destas mesmas ilhas também foram incorporadas aos impérios europeus como bases para o (re)abastecimento das embarcações com gêneros como carnes salgadas nas rotas de longo curso, como aquelas que ligavam Portugal às Índias. Este é, por exemplo, o caso do arquipélago de Cabo Verde no século XVI.

No relato acerca de suas experiências na tentativa francesa de colonizar a região da baía Guanabara em meados do século XVI, empreendimento que ficou conhecido como “França Antártica”, o frade franciscano francês André Thévet dá conta, ao referir-se à sua viagem, de que no arquipélago de Cabo Verde desenvolviam-se atividades vinculadas à exploração de carnes e peles de cabras, animais levados pelos portugueses àquelas ilhas, então desabitadas, quando nelas estabeleceram-se no século XV. Após referir-se às ilhas de Santiago e de São Nicolau, mencionadas como as mais importantes do arquipélago, Thévet indica que as outras ilhas não seriam:

[...] tão povoadas quanto aquelas, embora os portugueses tivessem enviado, para algumas das mais importantes, numerosos colonos e escravos destinados ao cultivo da terra e à fabricação de peles de cabra. Há muita quantidade dessas peles e com elas fazem os portugueses um intenso comércio.⁵⁹¹

Sobre o comércio baseado nas peles de cabras do arquipélago a que faz referência, Thévet menciona que:

A fim de favorecer a indústria dos couros, os portugueses, com navios e munições, visitam o arquipélago duas ou três vezes ao ano, trazendo cães e armadilhas

⁵⁹⁰ Ver: “A grande lavoura açucareira: do Velho para o Novo Mundo” (In) SCHWARTZ, Stuart B. **Segredos Internos: Engenhos e escravos na sociedade colonial**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988. p. 21-39.

⁵⁹¹ THÉVET, André (Fr.). **Singularidades da França Antártica a que outros chamam de América**. Companhia Editora Nacional: São Paulo – Rio de Janeiro – Recife – Salvador – Porto Alegre, 1944. p. 113.

adequadas para a caça das cabras selvagens. Esfolados os animais, são as peles — a única parte reservada — curtidas ao sal, em recipientes apropriados, evitando-se, assim, a sua putrefação. Depois, são esses couros levados até o continente, para a fabricação dos marroquins tão universalmente conhecidos.⁵⁹²

Dos rebanhos caprinos que povoavam algumas ilhas do arquipélago não se extraíam somente couros, pois suas carnes, após serem tratadas em meio a processos de conservação que envolviam a salga, constituíam-se em um tributo devido pelos ilhéus ao rei de Portugal, pois, ainda conforme Thévet:

Os ilhéus do Cabo Verde pagam tributo ao rei de Portugal, — seis mil cabras salgadas e secas, quer selvagens, quer domésticas. O tributo é entregue aos funcionários reais, quando tocam estes nessas ilhas, com seus grandes navios, em viagem para as Índias Ocidentais [sic] (como, por exemplo, para Calicut ou para outros portos). Essa quantidade tão grande de carne é destinada a alimentar a tripulação, pois a viagem para as Índias Ocidentais dura dois anos, ou mais, devido à distância dos lugares e aos trabalhos que exige.⁵⁹³

Percebe-se assim que, além de pontos-chave para as navegações desenvolvidas entre algumas das rotas que conectava partes diversas do império português naquele momento, as ilhas do Cabo Verde inseriam-se dentro do sistema de navegação do império português, também, como importantes pontos de abastecimento das naus que faziam as viagens às Índias ou mesmo a barcos diversos que destinavam-se a outras partes, por meio do abastecimento dessas embarcações com gêneros essenciais a estas longas travessias, como as carnes salgadas, de onde cabe ainda ressaltar que, para o desenvolvimento dessa indústria — que sazonalmente movia agentes que atuavam no arquipélago na produção de couros de cabras salgados a serem exportados para a Europa e de carnes salgadas para o abastecimento das frotas — muito provavelmente possa ter contribuído a existência de salinas no arquipélago de onde inclusive uma de suas ilhas (a ilha do Sal) deriva seu nome⁵⁹⁴.

O arquipélago do Cabo Verde não foi, contudo, o único entre os marcos insulares da navegação pelo Atlântico que foram integrados nos roteiros de navegação portugueses como base para suprimento de carnes salgadas e outros gêneros voltados ao abastecimento das embarcações ao longo de suas travessias pelo oceano, o que pode ser percebido por meio do relato do navegador francês François Pyrard de Laval para o caso da ilha de Santa Helena.

⁵⁹² THÉVET, André (Fr.). **Singularidades da França Antártica a que outros chamam de América**. Companhia Editora Nacional: São Paulo – Rio de Janeiro – Recife – Salvador – Porto Alegre, 1944. p. 113.

⁵⁹³ *Ibid.*, p. 113.

⁵⁹⁴ A despeito de não nos ter sido possível identificar a origem do sal que servia de base para o desenvolvimento das atividades de salga dos couros e das carnes produzidos em Cabo Verde no século XVI (já que poderia tratar-se de sal reio¹ levados pelos barcos que movimentavam o comércio da ilha) não nos parece descabida a suposição de que a presença do sal no arquipélago possa estar associada às bases para a organização da exploração deste segmento econômico em Cabo Verde nos séculos XV e XVI.

No relato da longa jornada que vivenciou ao longo da primeira década do século XVII, iniciada com sua partida no ano de 1601 do porto de Saint-Malo, na Bretanha, rumo ao oceano Índico, seguida de um naufrágio nas Maldivas que lhe rendeu o cativeiro entre os nativos daquele arquipélago durante alguns anos até a sua fuga rumo à Índia portuguesa, Pyrard de Laval retornou à Europa, na “Carreira da Índia” que partiu rumo ao Atlântico no início do ano de 1610. Após uma difícil travessia do Cabo da Boa Esperança, a frota ancorou na ilha de Santa Helena, onde permaneceu por alguns dias antes de seguir viagem rumo à Bahia devido avarias em algumas das embarcações.

Em seu relato, Pyrard de Laval indica que a ilha de Santa Helena seria àquela época um ponto de parada e reabastecimento da frota com gêneros como peixes e carnes nas viagens trans-oceânicas. A despeito de ser uma ilha desabitada, nela havia animais que viviam de forma selvagem e eram caçados pelos marinheiros que aportavam na dita ilha para servirem de mantimentos na sequência da viagem. Acerca das atividades desenvolvidas após a ancoragem em Santa Helena, Pyrard de Laval relatou que:

Quando os portugueses chegaram a esta ilha, aprestaram suas linhas para fazerem uma pesca geral, e enquanto uns vão pescar, vão outros à caça nas montanhas, e assim não lhes falta carne nem peixe. A carne porém não se pode conservar longo tempo no sal, mas é mister comel-a promptamente, e ainda guardal-a das moscas, porque de outra sorte fica logo toda coberta de bichos. E porque nós não sabíamos isto, tendo deixado postas de carne, para nos servir-mos dellas no fim de uma ou duas horas, fomos achal-as totalmente cheias de bichos. Quanto ao peixe, esse guarda-se bem no sal. Toda ilha é rodeada de grandes rochedos em que o mar bate furiosamente sem cessar; e há concavidades nas quaes entrando a água assim com ímpeto, repucha às vezes para o ar, e dura esse repucho por longo tempo, donde procede que com esta detença, e com o bater do sol continuado, se forma sal mui alvo e bom; o qual posto que não seja em grande quantidade, é todavia bastante para o uso ordinário.⁵⁹⁵

Sobre os animais que se encontravam em abundância em Santa Helena e eram o objeto da caça dos navegadores que aportavam na ilha, Pyrard de Laval diz que tratavam-se de rebanhos de cabras e porcos que eram o fruto de algumas matrizes que para lá haviam sido levadas pelos portugueses à época em que se iniciaram as navegações em demanda às Índias. Conforme seu relato:

Antes de os Portuguezes irem à India, não havia nesta ilha gado algum, nem fructos, mas somente algumas aguas doces, e as arvores que a terra produz naturalmente. A ilha é em si muito secca, mas chove alli frequentemente. As montanhas são mui altas, e mui difficeis de subir, e se não fossem as cabras e os porcos, que alli há em grande número, e que pizam e trilham os caminhos, seria impossível subil-as, e ainda mais descel-as⁵⁹⁶

⁵⁹⁵ LAVAL, François Pyrard de. **Viagem de Francisco Pyrard de Laval às índias Orientais** (1601-1611) Tomo II, Nova Goa: Imprensa Nacional, 1862. p. 257-258.

⁵⁹⁶ *Ibid.*, p. 258.

Os relatos de Laval e Thevet indicam que as experiências do início das expansões ultramarinas europeias demandavam e promoveram a constituição de uma logística de navegação que, além da consideração de forças naturais, como ventos e correntes, envolvia, também, a difusão (mesmo em ilhas remotas e desabitadas) de animais e vegetais conhecidos que possibilitassem o abastecimento das embarcações com gêneros que garantissem o suprimento alimentar necessário às embarcações nas escalas de extensas travessias⁵⁹⁷.

Nos mesmos relatos, reforça-se ainda a importância que carnes e peixes salgados possuíam na dieta dos embarcadiços na era das navegações à vela e indicam que a logística para o acesso a carnes fora da Europa organizou-se, ao menos parcialmente, conforme destacou Crosby, a partir da disseminação (onde não existiam) de espécies animais já conhecidas e amplamente integradas ao repertório alimentar das populações européias: como, cabras, porcos e bois.⁵⁹⁸

4.1.2 Ao sul do Atlântico: a produção de carnes salgadas no contexto da primeira fase de expansão da economia açucareira na América portuguesa

Ao nos voltarmos à América portuguesa encontramos referências que dão conta de que a partir do final do século XVI – época em que se inicia a primeira fase de grande expansão da economia açucareira no continente americano⁵⁹⁹ – a produção de carnes salgadas

⁵⁹⁷ Com base no relato de Pyrard de Laval, ainda nos é dado a saber que, além das cabras e porcos, os portugueses também levaram à ilha Santa Helena espécies frutíferas que, a despeito de não serem identificadas, acreditamos tratar-se, se não de todo, em grande medida de limões e laranjas, frutas cujo consumo, com base nas experiências com as navegações, se mostravam um remédio eficaz contra um mal que comumente acometia os “homens do mar”: o escorbuto, doença causada pela carência de vitamina C. Ao fazer referência às árvores frutíferas levadas pelos portugueses àquela ilha desabitada e isolada na porção central do Atlântico sul, Laval dá conta de que as disputas que marcaram a emergência de novos impérios ultramarinos como o neerlandês e o inglês no século XVII teve como uma de suas táticas a busca em sabotar a logística de abastecimento constituída pelos antigos impérios ultramarinos ibéricos pois, ao referir-se às árvores frutíferas de espécies levadas pelos portugueses à época em que a dita ilha foi incorporada às rotas de navegação, Laval aponta que: “[...] os Holandeses, estes extinguiriam tudo, de sorte que hoje só por acaso se acha alli algum fructo, e a maior parte das arvores estão quebradas ou cortadas; e os navios ao passar levam os fructos, ainda que estejam em flor, e dizem que antes querem apanha-los assim, que deixal-os aos Holandeses e Ingleses, e estes aos Portuguezes.” LAVAL, François Pyrard de. **Viagem de Francisco Pyrard de Laval às índias Orientais** (1601-1611) Tomo II, Nova Goa: Imprensa Nacional, 1862. p. 258-259.

⁵⁹⁸ Para além das referências acerca da ilha de Santa Helena, Pyrard de Laval, ao relatar sua viagem no ano de 1601, antes de ser acometido do naufrágio que lhe encaminharia ao cativeiro nas Maldivas, indica que carnes e peixes salgados entre os principais gêneros que compunham o aprovisionamento dos tripulantes de sua embarcação ao deixarem a França. Indica ainda que, Madagascar, (a época conhecida como ilha de São Lourenço) serviu como ponto de parada na travessia transoceânica, parada esta que faziam, entre outros motivos, para o abate de gado da ilha para a produção de carnes salgadas.

⁵⁹⁹ O meio século se estende entre último quartel do século XVI e o primeiro do século XVII, *grosso modo*, corresponde a um período que, na América portuguesa, foi marcado por uma intensa expansão da economia

integrava a base de um comércio de natureza inter-regional que, entendemos, encontrava-se fortemente associado ao abastecimento das embarcações que passaram a demandar de forma crescente os portos de algumas regiões das costas do Brasil em decorrência da dinamização movida pela expansão açucareira.

Ao analisar a produção de gêneros alimentícios que, a partir do final do século XVI, deu margem ao desenvolvimento de um intenso comércio da capitania de São Vicente com os principais centros econômicos da América portuguesa, John M. Monteiro destacou as carnes salgadas como um dos produtos que compunham a base deste comércio que direcionava parte da produção da região do planalto de Piratininga ao litoral vicentino⁶⁰⁰. Segundo o autor:

Em 1583, os vereadores [da vila de São Paulo de Piratininga] denunciavam que, apesar da abundância de animais na região, sentia-se a falta de carne na vila. Já que todo o gado estava sendo levado para Santos e São Vicente [...] Igualmente nesses anos, a Câmara registrava inúmeras marcas de gado, ao passo que os dízimos eram saldados em couros e carnes salgadas.⁶⁰¹

Além das referências encontradas na documentação da câmara da vila de São Paulo que dão conta das disputas relativas ao aproveitamento dos recursos oriundos da economia do criatório na capitania de São Vicente, em finais do século XVI, entre as demandas do mercado local e a atratividade de outros mercados, o autor, aponta o destaque das atividades de produção de carnes salgadas na economia do planalto a partir da análise dos inventários daquele período, indicando que:

Um dos fundadores do Ipiranga, Antonio de Proença assentado anteriormente em Santos, deslocou-se, a partir da década de 1580, a fim de criar gado no planalto, com olhos para o mercado do litoral. Mas foi ao longo do Pinheiros que surgiram os sinais mais fortes de uma economia francamente comercial. Em seus inventários, estes moradores registram um movimento constante de carnes salgadas e de gêneros de abastecimento das unidades produtoras do Rio Pinheiros para o litoral.⁶⁰²

açucareira. Esta expansão, contudo, esteve em grande medida concentrada em alguns pontos da costa, dentre os quais se destacavam a região do Nordeste Açucareiro, a capitania da Bahia e, em menor medida, a capitania do Rio de Janeiro.

⁶⁰⁰ Ao referir-se à capitania de São Vicente no início do século XVII, Ambrósio Fernandes Brandão destacou que esta capitania: “Tem duas vilas, uma que está situada ao longo do porto, que toma o nome de S. Vicente, e outra mais para o sertão, chamada de S. Paulo; e lavram-se nesta capitania poucos açúcares, mas é muito abundante de carnes e de muitas frutas de nossa Espanha, que se produzem nela com facilidade, principalmente marmelos de que se fazem muitas marmeladas, que dali se leva para todo o Estado do Brasil.” BRANDÃO. Ambrósio Fernandes. *Diálogos das Grandezas do Brasil*. Brasília: Senado Federal, 2010. p. 84.

⁶⁰¹ MONTEIRO, John Manuel. **Negros da Terra**: Índios e Bandeirantes nas origens de São Paulo. São Paulo: Cia das Letras, 2013. p. 101.

⁶⁰² *Ibid.*, p.102.

Com base nos apontamentos destacados, entende-se que carne salgada era um dos gêneros de destaque no comércio estabelecido entre as regiões do planalto de Piratininga e do litoral vicentino no final do século XVI. A força do comércio que movia a produção deste gênero se revela na falta de carnes em São Paulo, núcleo situado na região do planalto, onde, conforme indicavam os vereadores da vila do ano de 1583, havia gado em abundância⁶⁰³. Ao colocarmos em relevo o conflito entre o abastecimento de carnes no planalto de Piratininga e o direcionamento das carnes salgadas produzidas nesta região para o litoral, é possível identificar o vigor do comércio deste gênero neste contexto específico, especialmente se considerarmos que a conexão entre o planalto de Piratininga e o litoral vicentino se dava a esta época por meio da difícil travessia da Serra do Mar⁶⁰⁴.

Considerando que carne salgada correspondia a uma importante base da dieta atribuída às tripulações das embarcações que, na era da navegação à vela, atravessavam os oceanos, entendemos, que a produção do dito gênero no planalto vicentino, nesta época, estivesse fortemente associada ao atendimento de demandas suscitadas pelo aumento da frequência das embarcações em alguns portos do Estado do Brasil a partir das últimas décadas do século XVI. Aumento que se deu, em grande medida, devido à forte expansão neste

⁶⁰³ Sobre os vínculos estabelecidos entre a pecuária desenvolvida na região do planalto e o litoral vicentino, há que se ressaltar que esta relação, em grande medida, estabeleceu-se em função de aspectos de natureza ecológica, pois, enquanto as regiões costeiras em que se concentraram a ocupação portuguesa no século XVI (como o litoral de São Vicente) caracterizavam-se pela presença predominante de florestas úmidas em seus estados naturais, portanto, carente de pastos; a região do planalto de Piratininga dispunha de campos favoráveis à expansão da economia do criatório. Ao referir-se aos aspectos ecológicos da região do planalto que a diferenciavam do litoral e que, nesta medida, favoreceram o desenvolvimento de atividades de criatório nesta região a partir do final do século XVI, Aziz Ab'Sáber destaca que nesta época: “Para aqueles que vinham do litoral através das densas matas da Serra do Mar e dos morros do reverso da serra, os primeiros descampados naturais estavam nas largas planícies do rio Tamanduateí: daí o nome Santo André da Borda do Campo dado ao primeiro núcleo que os portugueses estabeleceram – não apenas no interior de São Paulo, mas no Brasil inteiro” AB’SÁBER, Aziz N. O solo de Piratininga. In: A. N.; PREZIA, B.; KEHL, L. A. B.; LOMONACO, M. A.; DONATO, H.; SCHWARCZ, L. M.; SEVCENKO, N.; BUENO, E. (org.). **Os nascimentos de São Paulo**. Rio de Janeiro: Ediouro, 2004. p. 33.

⁶⁰⁴ A despeito de corresponderem a regiões que não se encontram significativamente distantes entre si, a comunicação entre o planalto de Piratininga e o litoral vicentino fazia-se, a esta época, ao longo de uma região de relevo extremamente acidentado e coberto por matas úmidas e fechadas, o que dificultava, sobremaneira, as comunicações e o transporte de mercadorias entre estas duas regiões que integravam a capitania de São Vicente. Conforme o estudo de John M. Monteiro, o comércio entre o planalto e o litoral vicentino entre os séculos XVI e XVII tinha sua principal base de transporte assentada na exploração da força de trabalho de indígenas, dado as dificuldades da travessia que limitava, (se não mesmo inviabilizava) a esta época o emprego de animais de carga. Os desgastes, riscos e custos associados ao transporte, demonstram que a integração das carnes salgadas nos circuitos de comércio entre o planalto de Piratininga e o litoral vicentino a partir do final do século XVI, se dava em função das vantagens e lucros movidos por sua comercialização e tinha como contrapartida para seu desenvolvimento o envio de sal, cujo acesso no planalto se dava por intermédio dos núcleos litorâneos da capitania. Sobre o emprego e exploração da força de trabalho indígena em São Paulo nos séculos XVI e XVII ver: MONTEIRO, John Manuel. **Negros da Terra: Índios e Bandeirantes nas origens de São Paulo**. São Paulo: Cia das Letras, 2013.

período da produção de açúcar: gênero que teve no litoral de São Vicente uma das mais antigas bases de sua produção na América portuguesa.⁶⁰⁵

Se o litoral vicentino pode ser apontado como uma das primeiras bases em que à produção de açúcar vicejou nos domínios portugueses na América, ainda na primeira metade do século XVI, cabe destacar que, a despeito de nas últimas décadas deste século a América portuguesa ter se convertido na principal fronteira de expansão da economia açucareira no espaço atlântico, a capitania de São Vicente vivenciou, ao mesmo tempo, um relativo e gradual declínio de sua importância como centro açucareiro, o que, ao menos em parte, pode ser atribuído à sua maior distância em relação aos principais centros de consumo do açúcar na Europa quando comparada a outras regiões produtora da América, aspecto digno de consideração, especialmente no que se refere às variáveis que envolviam os custos e riscos do transporte do gênero aos mercados europeus. Considerando que as maiores distâncias em relação à Europa contribuíram para o relativo declínio da produção do gênero na capitania de São Vicente a partir das últimas décadas do século XVI, este fator, em contrapartida, favorecia a Pernambuco.

Situada na região que, no final do século XVI, correspondia ao extremo setentrional das bases de ocupação portuguesa na América (sendo, portanto, aquela que encontrava-se mais próxima da Europa), Pernambuco foi a capitania da América portuguesa na qual o cultivo de cana e a produção de açúcar se desenvolveu e se expandiu de forma mais intensa na primeira fase de expansão da cultura açucareira na América, de forma que, as vésperas da invasão neerlandesa, o espaço que se voltava à produção de açúcar nesta capitania formava (juntamente com o das capitanias de Itamaracá e Paraíba) a mais importante e destacada região açucareira do espaço atlântico, destaque que, conforme vimos previamente,

⁶⁰⁵ Sem desconsiderar que carne salgada (conforme destacaremos mais a frente) foi um gênero que teve um largo emprego na alimentação da força de trabalho cativa das grandes unidades produtoras de açúcar e nem mesmo negar que a produção de carnes do planalto no final do século XVI e no início do século XVII pudesse ter também como um de seus principais destino a alimentação dos escravos que atuavam nas unidades de produção de açúcar na colônia; o fato de grande parte da população cativa, a esta época, ainda tratar-se de indígenas – aos quais também se impunha (por questões econômicas e até mesmo culturais) o cultivo de gêneros locais (como mandioca, milho e outras culturas nativas do continente) das quais retiravam parte de sua alimentação, complementada, em grande medida, com gêneros oriundos caça e pesca – nos leva a entender que a demanda por gêneros conservados como as carnes salgadas produzidas em São Vicente para a alimentação da força de trabalho cativa (mesmo que existente) ainda não preponderasse, ou mesmo equivalesse, neste período, às demandas movidas pela matalotagem das embarcações. Entendemos, contudo, que as demandas movidas pela alimentação da força de trabalho cativa na colônia vivenciavam a esta época um processo de crescimento, pois é no contexto de expansão açucareira iniciado do final do século XVI que se dá a primeira grande fase de introdução de cativos africanos na América portuguesa, encetando relações que moveriam a produção de carnes salgadas, não somente para o atendimento das demandas alimentares dos escravos africanos introduzidos na colônia, mas, também, na matalotagem dos navios negreiros que, a partir desta época, passaram a mover de forma crescente o tráfico transatlântico entre as costas da África e das Américas

se refletiu no amplo patrocínio que as elites açucareiras desta região, amparadas na força militar e de trabalho de grupos indígenas locais, deram à mesma época ao processo de expansão territorial do qual resultou as conquistas da Paraíba e do Rio Grande na última década do século XVI e o avanço da ocupação portuguesa sobre a costa leste-oeste no início do século XVII.

A despeito da relativa regressão da economia açucareira no litoral da capitania de São Vicente à época em que a produção e exportação de açúcar ganharam maior vulto na América portuguesa em espaços como Pernambuco, Bahia e, em menor medida no Rio de Janeiro; os portos de Santos e São Vicente, para além de configurarem-se em si como mercados dos gêneros alimentícios produzidos na região do planalto, tornam-se, à mesma época, bases de escoamento destes gêneros para espaços que, em função da forte expansão da cultura açucareira, destacaram-se como os núcleos economicamente mais dinâmicos da América portuguesa⁶⁰⁶.

Ao ressaltar que, no início do século XVII, desenvolvia-se no planalto vicentino uma economia fortemente voltada à produção de gêneros alimentícios como trigo, carnes salgadas, dentre outros, John M. Monteiro apontou que muito desta produção – que se encontrava fortemente baseada na exploração da força de trabalho compulsória de indígenas – associava-se ao atendimento de demandas suscitadas no próprio espaço colonial e que eram movidas, entre outros aspectos, pela expansão da economia açucareira em outras regiões da América portuguesa, pois:

[...] o rápido crescimento da economia açucareira a partir de 1580, sobretudo nas capitanias de Pernambuco, Bahia e, em escala menor, Rio de Janeiro fez surgir nas zonas secundárias oportunidades para criadores de gado e produtores de gêneros de abastecimento. De fato, os mercados tanto dos engenhos, quanto dos portos marítimos a partir dos quais se escoava o produto dos canaviais, com sua crescente população escrava e livre, enfrentava sérios problemas de abastecimento. Como resposta, agricultores paulista, junto aos do sul da Bahia, Espírito Santo e, posteriormente Maranhão, passaram a orientar suas atividades para este incipiente circuito comercial intercapitanias.⁶⁰⁷

⁶⁰⁶ Ao referir-se à capitania de São Vicente no início do século XVII, Frei Vicente do Salvador destaca que: “[...] esta foi a primeira onde se fez açúcar, donde se levou plantas de canas para as outras capitanias, posto que hoje se não dão tanto a fazê-lo quanto a lavoura do trigo, que se dá ali muito, e cevada e grandes vinhas, donde se colhem muitas pipas de vinho, ao qual para durar dão uma fervura no fogo Outros se dão a criação de vacas, que multiplicam muito, e são as carnes mais gordas que na Espanha”. SALVADOR, Frei Vicente do. **História do Brasil**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2010. p. 128-129. Com base no relato do religioso baiano, entende-se que a capitania de São Vicente tivera um papel de destaque na fase inicial da produção de açúcar na América portuguesa, atividade que, no início do século XVII, encontrava-se, em declínio na dita capitania que, à época, destacava-se fundamentalmente pelo cultivo de alimentos e a criação de animais que, em grande medida, associavam-se à promoção de um comércio voltado ao abastecimento de outras regiões da colônia.

⁶⁰⁷ MONTEIRO, John Manuel. **Negros da Terra: Índios e Bandeirantes nas origens de São Paulo**. São Paulo: Cia das Letras, 2013. p. 100.

A dinamização econômica desencadeada pela expansão da economia açucareira em algumas capitanias da América portuguesa a partir das últimas décadas do século XVI atuou, portanto, como um fator de fomento à produção de uma série de gêneros alimentícios que, de forma secundária, promoveram a integração de algumas regiões da colônia aos circuitos econômicos que se expandiram no espaço atlântico por meio da exportação de gêneros alimentícios para núcleos portuários que, a partir das últimas décadas do século XVI, ganharam ou ampliaram sua importância como centros de conexão nas rotas de navegação que cruzavam o espaço atlântico em decorrência do estímulo movido pela expansão da produção de açúcar na América portuguesa, núcleos nos quais os ditos gêneros alimentícios eram consumidos ou redistribuídos⁶⁰⁸.

Considerando que é na fase de expansão açucareira iniciada nas últimas décadas do XVI que se estruturaram as bases do tráfico transatlântico de escravos africanos para a América portuguesa que, nos séculos subsequentes, aprofundaria os vínculos e a interdependência entre as economias destes espaços; destacamos que além do abastecimento dos centros açucareiros da América portuguesa, a produção mercantil de gêneros alimentícios na América passou, neste período, a ser também integradas nas dinâmicas movidas no espaço atlântico em meio às rotas que passaram a ligar os portos da América a portos africanos em grande medida por meio do tráfico negreiro.

Nestas rotas, gêneros alimentícios oriundos da América foram inseridos não somente na composição da matalotagem, mas também como produtos a serem vendidos nos mercados africanos, pois conforme indicação de Ambrósio Fernandes Brandão, no início do século XVII, seria comum que no Rio de Janeiro aportassem: “[...] as náus que navegam do Reino para Angola, onde carregam de farinha da terra, de que abunda tôda esta capitania em grande quantidade e dali a levam para Angola, onde se vende por subido preço”⁶⁰⁹. Já sobre a

⁶⁰⁸ Tomando como referência de análise a integração do porto de Salvador na carreira da Índia entre os séculos XVI e XVIII, José Roberto do Amaral Lapa demonstrou que, muito mais do que pelo açúcar ou por outros gêneros exportados para os mercados europeus, as conexões, que integravam a Bahia não somente ao reino, mas a outras partes do império português correspondiam a importantes bases de estímulo ao desenvolvimento na colônia de atividades econômicas voltadas ao atendimento de demandas decorrentes do perfil de Salvador como um importante centro de conexão do Império português. Dentre as atividades destacadas por Amaral Lapa, ressaltamos o fornecimento de gêneros alimentícios destinados não somente a suprir as demandas alimentares da cidade e do recôncavo, mas também do porto, já que Salvador, assim como outros núcleos portuários de destaque da América portuguesa (como: Recife, Rio de Janeiro São Luis e Belém), era um importante centro de conexão do império português que, nesta medida, atendia as demandas das numerosas embarcações que, por múltiplas motivações, a ele destinavam-se, bem como da população volante que, vinda em algumas destas embarcações, permaneciam na cidade por um longo período antes de sua partida. Ver: LAPA, José Roberto do Amaral. **A Bahia e a Carreira da Índia**. São Paulo: Hucitec, Unicamp, 2000.

⁶⁰⁹ BRANDÃO, Ambrósio Fernandes. **Diálogos das Grandezas do Brasil**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2010. p. 83.

capitania de São Vicente, Frei Gaspar da Madre de Deus faz referência, em carta escrita no ano de 1792 ao governador de São Paulo, que, no início do século XVII, da capitania de São Vicente enviava-se: “[...] trigo, carne e muitos outros víveres para outras povoações do Estado, quando muito se freqüentava a navegação do porto de Santos para os Reinos de Portugal e Angola”⁶¹⁰.

Se a partir do final do século XVI a capitania de São Vicente teve sua economia estimulada em função da produção de gêneros alimentícios voltados, em grande medida, ao abastecimento das regiões economicamente mais dinâmicas da América portuguesa – e que, no caso específico das carnes salgadas produzidas no planalto de Piratininga, muito provavelmente, visavam atender, à época, especialmente, as demandas das embarcações que ampliaram as conexões estabelecidas entre os portos da colônia em decorrência da expansão e da dinamização das relações movidas no espaço atlântico pelo avanço da economia açucareira na América⁶¹¹ – as carnes salgadas também corresponderam, no mesmo contexto, a uma das bases de destaque do comércio mantido entre os principais portos da América portuguesa e a região do Rio da Prata.

Fundada à margem direita do estuário do Prata em 1580, à época em que iniciava-se à União Dinástica, Buenos Aires foi o porto que abriu para uma importante parcela dos territórios meridionais do vice-reino do Peru (entenda-se aqueles situados ao sul da região mineradora de Potosi) uma via de comércio (lícito e ilícito) que as integrou às dinâmicas do espaço atlântico.

A nova via que se abria com a fundação de Buenos Aires, configurava-se como uma promissora alternativa à via oficial de ligação entre a metrópole e Lima, capital do vice-reino, que – por se desenvolver em uma rota que articulava às navegações entre os oceanos Atlântico e Pacífico o cruzamento por terra do istmo do Panamá, demandando, portanto, a região do Caribe, na navegação pelo Atlântico – organizava-se de forma que além de concentrar um grande poder de controle sobre os mercados do vice-reino nas mãos dos negociantes de Lima, onerava significativamente os custos de acesso a bens importados por parte dos colonos das regiões mais meridionais do vice-reino; espaços, como a província de Tucumán, que a partir de meados do século XVI, desenvolveram-se com base em atividades

⁶¹⁰ Carta do Frei Gaspar ao Governador Lorena 6/3/1792. *apud.* MONTEIRO, John Manuel. **Negros da Terra: Índios e Bandeirantes nas origens de São Paulo**. São Paulo: Cia das Letras, 2013. p. 100.

⁶¹¹ Ao referir-se no início do século XVII ao porto de Olinda (Recife) que correspondia ao mais importante núcleo portuário daquela que, à época, era mais importante região açucareira da América portuguesa, Ambrósio Fernandes Brandão destacava a intensa movimentação de embarcações no Recife, onde sempre se encontravam: “[...] ancorados, em qualquer tempo do ano, mais de trinta navios; porque lança de si, em cada ano, passante de cento e vinte carregados de açúcares, páu Brasil e algodões”. BRANDÃO. *op. cit.*, p. 74.

econômicas fortemente voltadas ao abastecimento de Potosi, o mais importante centro de mineração de prata nas Américas entre os séculos XVI e XVII e o maior núcleo populacional das Américas neste período.⁶¹²

Voltada para o Atlântico-sul, esta nova via, foi a base para o estabelecimento e o aprofundamento das interconexões entre espaços situados nas porções meridionais do vice-reino do Peru (como a províncias do Rio da Prata e de Tucumán) e do estabelecimento de relações mercantis entre estas regiões e as principais praças da América portuguesa com as quais passaram a liga-se por meio de conexões navais intermediadas pelo porto de Buenos Aires; o que deu margem à promoção, à época da União Dinástica, da inserção dos interesses mercantis portugueses na região do Rio da Prata que se organizaram com base na ação dos “*peruleiros*”.⁶¹³

A ação da agência mercantil portuguesa no vice-reino do Peru era, em grande medida, movida pela busca do acesso a prata peruana, interesse que, em contrapartida, foi um dos motivos que sedimentaram – por meio da estrutura de controle do *Asiento* espanhol, montada e movida por mercadores portugueses à época da União Dinástica⁶¹⁴ – as bases de consolidação do tráfico transatlântico de escravos africanos, segmento de comércio que se trata de um elemento chave para a compreensão das dinâmicas econômicas que, entre os séculos XVI e XIX, moveram as economias de uma significativa parcela de regiões que, pelas vias do comércio negreiro, passaram a integrar-se por intermédio da navegação às dinâmicas movidas em meio aos circuitos do espaço atlântico como foi o caso da região do rio da Prata que – seja por conexões diretas estabelecidas entre Buenos Aires e portos negreiros africanos, ou por intermédio de portos brasileiros (especialmente o do Rio de Janeiro) – passou a ter

⁶¹² Sobre as conexões estabelecidas entre Lima e a Espanha nos séculos XVI e XVII, ver: “A rota oficial de comércio no vice-reino do Perú” (In) CANABRAVA, Alice P. **O comércio Português no Rio da Prata** (1580-1640). Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1984. p. 42-50.

⁶¹³ Denominava-se à época como “*peruleiros*” os portugueses ou luso-brasileiros que atuavam no vice-reino do Peru e que foram a base para o estabelecimento de redes de relações que, por meio do comércio (lícito ou não), integrou, especialmente (mas não exclusivamente) durante o contexto da União Dinástica, parcelas dos territórios coloniais hispânicos ao espaço de influência e ação dos interesses mercantis portugueses. Sobre a inserção dos interesses mercantis portugueses em Buenos Aires entre 1580-1650 ver: CEBALLOS, Rodrigo. **Arribadas Portuguesas: a participação luso-brasileira na constituição social de Buenos Aires (c.1580-1650)**. 2007. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2007.

⁶¹⁴ *Asiento* é a denominação atribuída ao contrato de monopólio, que, no caso em questão, referia-se ao fornecimento de escravos africanos à América hispânica, contrato este que durante grande parte do período da União Dinástica esteve sob controle de comerciantes portugueses, correspondendo assim a uma importante via de inserção de interesses mercantis portugueses na América Hispânica que, no caso do vice-reino do Peru, dava margem ao acesso (por meios legais ou ilegais) à prata peruana.

acesso à época da União Dinástica a escravos africanos que, em grande medida, eram destinados às regiões mineradoras.⁶¹⁵

Em trabalho no qual discute o papel de Buenos Aires como um ponto estratégico das redes que integraram parcelas das regiões mais meridionais do vice-reino do Peru aos circuitos mercantis que se expandiram no espaço atlântico no século XVII, Zacarias Montoukias conferiu destaque às relações mercantis estabelecidas entre o porto de Buenos Aires e os principais portos do Estado do Brasil entre o final do século XVI e a primeira metade do século XVII, ressaltando acerca do comércio desenvolvido a partir de Buenos Aires, que: “La abrumadora mayoría del tráfico naval entre 1585 y 1645 lo realizaron pequeñas embarcaciones que iban y venían entre Buenos Aires y diferentes puertos del Brasil, fundamentalmente, Bahia.”⁶¹⁶ Se Montoukias destacou que as relações mercantis mantida entre o porto de Buenos Aires e os portos da América portuguesa, desenvolviam-se de forma mais intensa com o porto de Salvador, o relato de Ambrósio Fernandes Brandão do início do século XVII indica que as relações estabelecidas a partir do porto de Buenos Aires, também seriam fortes com Pernambuco e o Rio de Janeiro, que, à esta época, juntas com a Bahia, eram as capitanias de maior destaque das regiões em que se concentraram não somente a expansão da economia açucareira, mas também das conexões movidas no espaço atlântico a partir dos domínios portugueses na América. Conforme o relato de Brandão:

Do Rio da Prata costumam a navegar muitos peruleiros em caravelas, e caravelas de pouco porte, onde trazem soma grande de patacas de quatro e de oito reais, e assim prata lavrada e por lavar, em pinhas e em postas, ouro em pó e em grão, e ouro lavrado em cadeias, os quais aportam com estas cousas no Rio de Janeiro, Bahia de Todos os Santos e Pernambuco, e comutam as tais cousas por fazendas das sortes que lhes são necessárias, deixando tôda a prata e ouro que trouxeram na terra, donde tornam carregados das tais fazendas a fazer outra vez viagem para o Rio da Prata.⁶¹⁷

A despeito das ações dos “peruleiros” terem sido movidas e organizadas em função de interesses que envolviam a busca pelo acesso à prata peruana que, entre o final do

⁶¹⁵ Sobre o trato negreiro desenvolvido em Buenos Aires entre os últimos anos do século XVI e a primeira metade do XVII, Luiz Felipe de Alencastro aponta que: “Dados da Alfândega de Buenos Aires fixam em 18.100 o número de africanos oficialmente importados no porto entre 1597-1645. Mas a cifra deve ser multiplicada por dois – no mínimo – para incluir o contrabando. Durante alguns anos a zona platense esteve aberta ao Asiento, com negreiros saindo diretamente de Luanda para Buenos Aires, cuja população contava com um número importante de portugueses, em geral cristãos-novos. Nos anos de proibição o contrabando se fazia através do Rio de Janeiro.” ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul - Séculos XVI e XVII**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. p. 110.

⁶¹⁶ “A esmagadora maioria do tráfico naval entre 1585 e 1645 o realizaram pequenas embarcações que iam e vinham entre Buenos Aires e diferentes portos do Brasil, fundamentalmente, Bahia.” MONTOUKIAS, Zacarias. **Contrabando y control colonial en el siglo XVII: Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano**. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1988. p. 64-65

⁶¹⁷ BRANDÃO, Ambrósio Fernandes. **Diálogos das Grandezas do Brasil**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2010. p. 173-174.

século XVI e ao longo do século XVII, correspondeu a uma das principais bases de estímulo ao tráfico transatlântico de africanos escravizados que eram enviados vice-reino do Peru; o estreitamento dos vínculos mercantis entre a região do Rio da Prata e a América portuguesa, à época da União Dinástica, também se configurou como um fator de estímulo nas províncias de Tucuman e do Rio da Prata à produção de gêneros alimentícios como cereais e carnes salgadas que, por meio da nova via de comércio que tinha por base o porto de Buenos Aires, passaram a se projetar, a partir das últimas décadas do século, para espaço atlântico, tendo assim acesso, entre outros, aos principais mercados da América portuguesa, onde as carnes salgadas oriundas da região do Rio da Prata tiveram largo consumo à época da União Dinástica.

Sobre as embarcações oriundas dos portos do Brasil que chegavam a Buenos Aires, Montoukias caracterizou-as como: “Barcos de 20 a 50 toneladas que llegavan cargados con una docena de esclavos algunas arrobas de azúcar y un poco de hierro y tejidos europeos, a veces muebles y ladrillos.”⁶¹⁸; já sobre as embarcações que de Buenos Aires partiam para os portos do Brasil, o autor destacou a importância da prata que, conforme sua indicação, corresponderia a cerca de 80% do valor das mercadorias exportadas e que o resto das exportações compunha-se basicamente de: “[...] harina (importante durante los primeros decenios), tejidos bastos, lana, sebo, cecina e cuero”.⁶¹⁹ Considerando que em termos de valor a prata correspondia ao principal produto extraído deste comércio; em termos de volume, naturalmente, predominaria nas cargas dos barcos que partiam do porto de Buenos Aires rumo aos portos do Brasil as demais mercadorias, dentre as quais encontravam-se as carnes salgadas [cecina].

A inserção das carnes salgadas entre os principais gêneros exportados de Buenos Aires para os portos da América portuguesa é destacada por Alice Canabrava que, em seu estudo acerca do comércio português no rio da Prata à época da União Dinástica ressaltou que: “[...] foram os portos brasileiros as principais fontes de consumo do trigo tucumano e dos produtos da pecuária platina”⁶²⁰. O emprego das carnes platinas no atendimento, ao menos parcialmente, das demandas alimentares das tripulações dos barcos

⁶¹⁸ “Barcos de 20 a 50 toneladas que chegavam carregados com uma dúzia de escravos algumas arrobas de açúcar e um pouco de ferro y tecidos europeos, as vezes móveis e tijolos.” MONTOUKIAS, Zacarias. **Contrabando y control colonial en el siglo XVII: Buenos Aires, el Atlantico y el espacio peruano.** Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1988. p. 65.

⁶¹⁹ “[...] farinha (importante durante os primeiros decênios), tecidos grosseiros, lã sebo, cecina [carne salgada seca] e couro.” *Ibid.*, p. 63.

⁶²⁰ CANABRAVA, Alice P. **O comércio Português no Rio da Prata (1580-1640).** Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1984. p. 146.

que partiam para as travessias oceânicas a partir dos portos da América portuguesa pode ser constatado no relato de François Pyrard de Laval que – ao referir-se a ajuda que recebeu, em 1610, por parte de Julião Miguel, um negociante francês estabelecido em Salvador, que lhe forneceu gêneros para sua alimentação ao longo de sua viagem de retorno à Europa – destacou que:

[...] quando estávamos prestes a embarcar nos fez presente [Julião Miguel] de alguns mantimentos, como farinha de mandioca, e outras cousas, entre ellas carne de vacca salgada, que vem do Rio da Prata. É impossível ver carne mais gorda, tenra, e mais saborosa que aquella; pois são aquelles bois os mais bellos e grandes do mundo; e vem do Perú.⁶²¹

Se o relato de Laval demonstra, em sua experiência pessoal, o emprego das carnes salgadas oriundas da região do Rio da Prata na alimentação dos embarcadidos que partiam dos portos da América portuguesa; o fato de Laval partir de Salvador em barco que integrava à frota da carreira na Índia, nos leva a ressaltar que, entre os séculos XVI e XVIII, Salvador foi porto de escala na América portuguesa de embarcações que integravam a carreira da Índia, o que fazia desta cidade uma importante base de abastecimento destas embarcações com gêneros alimentícios, dentre os quais as carnes salgadas destacavam-se, pois, conforme José Roberto do Amaral Lapa: “No século XVII a matalotagem fornecida no Salvador às naus da Índia compunha-se geralmente de farinha de mandioca, feijão, azeite doce, carne salgada, peixes, etc. Um século depois não variariam muito [...]”⁶²²

Ressaltado o destaque da carne salgada na matalotagem das naus que integravam a carreira da Índia em suas escalas em Salvador, cabe destacar o grande volume de carnes salgadas necessário ao abastecimento destas embarcações que, conforme Amaral Lapa era orçado na ordem de 1.086 arrobas ⁶²³.

Mesmo que o volume de carnes salgadas embarcado em cada nau da Índia em Salvador correspondesse à parcela da quantidade apontada – ao considerarmos que o embarque do gênero em Salvador, no caso das viagens de ida, se tratasse de uma complementação dos estoques previamente embarcados, e que o volume demandado nas escalas de retorno ao reino seriam bem menores – ao volume de carne demandado por cada uma destas embarcações, associava-se as demandas das demais embarcações que

⁶²¹ LAVAL, François Pyrard de. **Viagem de Francisco Pyrard de Laval às índias Orientais** (1601-1611) Tomo II, Nova Goa: Imprensa Nacional, 1862. p. 278-279.

⁶²² LAPA, José Roberto do Amaral. **A Bahia e a Carreira da Índia**. São Paulo: Hucitec, Unicamp, 2000, p. 179.

⁶²³ O volume de carnes apontado, conforme Amaral Lapa, corresponderia à demanda para a alimentação de 250 soldados e 112 passageiros embarcados para um período de cerca de 10 meses de viagem entre o reino e o Estado da Índia – LAPA, *op.cit.*, p. 165.

frequentavam o porto de Salvador e outros portos de destaque da América portuguesa; a maioria das quais correspondendo, na fase de expansão açucareira, a caravelas e outras tipologias de embarcações de pequeno e médio porte engajadas no serviço de transporte de açúcar da América à Europa.⁶²⁴

Considerando que a produção de carnes salgadas em São Vicente e no Rio da Prata entre o final do século XVI e ao longo do século XVII foram fortemente estimuladas pelo crescente fluxo de embarcações nos portos da América portuguesa⁶²⁵, entende-se que as carnes produzidas nestes dois espaços entravam na base de uma equação de circuitos que, ao encontrar-se neste contexto fortemente estruturada em função das movimentações do açúcar brasileiro, da prata peruana e de escravos africanos, encetou dinâmicas que conferiram a alguns portos do Estado do Brasil, do Rio da Prata, e das costas atlânticas da África (com especial destaque para os portos de Angola) a dimensão de importantes centros de conexão no espaço atlântico.

Nas três bases destacadas, as consequências da crise do século XVII – movidas pelos conflitos entre os impérios ibéricos e o império neerlandês e pela restauração da independência portuguesa que pôs fim à União Dinástica – deram margem a transformações que, ao longo do tempo, viriam a aprofundar suas inter-relações, pois, especialmente a partir

⁶²⁴ Sobre o perfil da frota que atuava nos circuitos açucareiros que ligavam Brasil a Portugal no final do século XVI e início do século XVII ver: COSTA, Leonor Freire. **O transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil** (1580-1663) v.1. Lisboa: Comissão Nacional para as comemorações dos descobrimentos portugueses, 2002.

⁶²⁵ Na medida em que o fim da União Dinástica repercutiu (se não necessariamente no encerramento) em uma significativa redução do envio das carnes e outros gêneros platinos à América portuguesa, entendemos como importante ressaltar que São Vicente (que ao longo do XVII seguiu como uma região com economia fortemente voltada à produção e exportação de alimentos) e o Rio Prata não eram as únicas fontes de acesso a carnes nos principais centros econômicos da América portuguesa. Conforme apontamos previamente, o avanço da economia açucareira iniciado no final do século XVI também projetou a formação de regiões fortemente voltadas ao criatório nos perímetros das principais regiões açucareiras, dentre as quais destacamos espaços como Sergipe e o Rio Grande (do Norte). Destas e de outras regiões de criatório situadas nos limites dos perímetros açucareiros provinham animais que atendiam parte das demandas dos principais centros econômicos da colônia por gêneros oriundos da pecuária, como: carnes frescas e salgadas, ou mesmo animais em pé empregados no transporte ou serviço dos engenhos. Destacamos ainda que é partir da expansão de algumas destas regiões de criatório que, por volta de meados do século XVII (contexto marcado pelo fim da União Dinástica) ocorrem os ímpetus iniciais de interiorização das fronteiras do criatório que dariam margem à formação dos Sertões do Norte, o que nos leva a entender que este avanço, ao menos parcialmente, tenha uma correlação com a perda/restrrição do acesso a recursos da pecuária platina por parte dos principais centros açucareiros da América. Acerca dos gêneros salgados, cabe ainda destacar que, em Salvador, a pesca da baleia também era uma atividade que dava margem à produção de carne (de baleia) salgada, gênero que, assim como peixes variados e outros tipos de carnes conservadas pela salga eram produzidos regionalmente e incorporavam-se nas redes de atendimento às demandas por este tipo de gênero que, à época, teria no abastecimento das embarcações uma de suas principais bases de consumo. Sobre as carnes de baleia salgadas, Frei Vicente do Salvador menciona que, das cerca de 30 a 40 baleias que anualmente eram abatidas na baía de Todos os Santos no início do século XVII, além do óleo, se produzia carne: “[...] a qual fazem em cobros, e tassalhos, e a salgam e põem a secar ao sol, e seca a metem em pipas, e vendem cada uma a 12 ou 15 cruzados” SALVADOR, Frei Vicente do. **História do Brasil**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2010. p. 382.

de meados do século XVII, passaram a vivenciar dinâmicas específicas que favoreceram o fortalecimento de um sub-sistema de navegação no espaço atlântico (o sistema sul-atlântico) que ganhou maior intensidade em suas movimentações a partir da União Dinástica e que, entre meados do século XVII e meados do século XIX, esteve fortemente marcado por dinâmicas que envolviam: a rivalidade entre os impérios ibéricos (e os Estados que os sucederam) na região platina (rivalidade que tem como marco de destaque o estabelecimento português, em 1680, da Colônia do Sacramento na margem oriental do estuário do Prata); e pelo estabelecimento e aprofundamento de conexões direta ao longo deste período entre os principais portos da América portuguesa e portos africanos por meio do tráfico de escravos, movido pela ação de negreiros cujas principais bases de atuação encontravam-se estabelecidas na colônia, já que, até então, o controle sobre o tráfico transatlântico de escravos africanos, que passou a corresponder a um dos principais eixos de conexão movidas no sistema sul-atlântico, encontrava-se fortemente concentrado nas mãos de negociantes portugueses com bases de interesses estabelecidas no reino.

Se considerarmos que durante grande parte da União Dinástica negociantes baseados no reino detiveram o controle do *Asiento* espanhol e que, neste contexto, o *Asiento* foi a base em torno da qual se deu a consolidação das estruturas do tráfico transatlântico que promoveu a primeira fase de larga introdução de africanos escravizados nas regiões açucareira da América portuguesa⁶²⁶; o contexto de crise de meados do século XVII é marcado por profundas transformações nestas relações que repercutiriam nos circuitos e sistemas de navegação no Atlântico-sul.

Na Europa, a restauração da independência de Portugal, em 1640, colocou o reino em confronto com Castela, o que repercutiu na perda do controle direto do *Asiento* por parte de negociantes portugueses e, na mesma medida, deu margem a um maior cerceamento da ação das redes mercantis portuguesas na região do Rio da Prata e em outros territórios do espaço colonial hispânico.

Na América, as disputas contra os neerlandeses, além de terem correspondido à base que deu margem à instituição do sistema de frotas e comboios na navegação para a América portuguesa – que se estenderia até meados do XVIII e contribuiria para concentração

⁶²⁶ Sobre as relações constituídas e movidas no período em que negociantes portugueses detiveram o controle sobre o *Asiento*, ver: ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul - Séculos XVI e XVII**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. p. 77-116.

da navegação mercantil entre o reino e a colônia em alguns poucos portos⁶²⁷ –; também se configuraram como plataformas de atuação que conferiram projeção a sujeitos (como os já destacados João Fernandes Vieira, André Vidal de Negreiros e Salvador Correia de Sá e Benevides) cujos serviços nas guerras de restauração de colônias portuguesa na América e na África, foram recompensados, entre outras medidas, pela concessão de governos no ultramar.

Na África, o exercício do governo de Angola pelos três agentes acima destacados, entre outros aspectos, marcou o início de uma fase caracterizada pela introdução e o aprofundamento de interesses luso-brasileiros no trato negreiro na África centro-ocidental, refletido no estabelecimento de relações diretas entre alguns portos negreiros da África e os principais portos do Estado do Brasil.⁶²⁸

Ao fazer menção ao estabelecimento e fortalecimento, a partir deste contexto, de relações diretas entre a África e os principais portos do Estado do Brasil tendo como principal base o trato negreiro, Alencastro destacou que estas relações fogem ao padrão triangular ao qual tradicionalmente se associava as principais bases de circulação de alguns sistemas de comércio colonial que se constituíram no espaço atlântico ao longo do período em que vigoraram os impérios europeus modernos (envolvendo a circulação de bens manufaturados europeus e asiático, escravos africanos e produtos coloniais) que engendrariam conexões portuárias baseadas em um modelo de circulação de natureza triangular que se trataria da principal base das conexões mercantis estabelecidas entre metrópoles europeias, portos negreiros na África e colônias na América e no Caribe. Conforme Alencastro, se este modelo de circulação teria caracterizado mais fortemente as relações mercantis desenvolvidas no sub-sistema do Atlântico-norte, o mesmo não se deu na sub-região do Atlântico-sul, pois:

O trato negreiro entre a América e a África portuguesa, extravasa os parâmetros habitualmente definidos para enquadrar o comércio colonial. A bipolaridade das relações entre os mercados brasileiros e africanos possui uma dinâmica própria que verga a política portuguesa no Atlântico. Afiguram-se duas séries de consequências. Em primeiro lugar as carreiras marítimas reforçam certas aristocracias negreiras

⁶²⁷ Sobre as disputas que envolveram a implantação do regime de frotas na navegação entre o reino e a América Portuguesa ver: Produção, Comércio e Navegação (1645-1654) In: MELLO, Evaldo Cabral de. **Olinda Restaurada: Guerra e açúcar no Nordeste, 1630-1654**. São Paulo: Editora 34, 2007. p. 101-141.

⁶²⁸ Ao referir-se à expedição comandada por Salvador Correia de Sá e Benevides que partiu do Brasil e reconquistou Angola das mãos dos neerlandeses em 1648 como um marco da introdução dos interesses de agente luso-brasileiros no trato negreiro em Angola, Luiz Felipe de Alencastro destaca que: “[...] o corpo expedicionário saído do Rio vai introduzir as cartas brasílicas no jogo até então travado pelos europeus e pelos povos da África Central. Começa o período compreendido entre os anos de 1648 e 1665, incluindo os governos de Salvador Correia de Sá, João Fernandes Vieira e André Vidal de Negreiros, que o padre Silva Rego – defensor da ortodoxia colonialista na história do ultramar português – não hesita, entretanto, em intitular ‘o período brasileiro da história de Angola.’ ” ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul - Séculos XVI e XVII**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. p. 262.

africanas e ampliam a oferta de escravos nos portos de trato. Em segundo lugar estes fluxos estimulam o intercâmbio com a África, contribuindo para fixar capitais e equipamentos de navegação neste setor e, por fim, para diminuir os custos do transporte no Atlântico sul.⁶²⁹

A inserção e expansão dos interesses luso-brasileiros no trato negreiro direto com a África a partir de meados do século XVII estabelecia, assim, relações que, em função de suas complementaridades, tenderam a se reafirmar em ambos os territórios, o que deu margem a uma consolidação de rotas negreiras operadas a partir da América portuguesa que passaram a ligar diretamente alguns dos principais portos do Estado do Brasil a portos negreiros da África⁶³⁰. As conexões estabelecidas com base na ligação direta entre portos da África e do Estado do Brasil converteram-se, desde então, em alguns dos mais dinâmicos circuitos mercantis movidos no Atlântico-Sul, espaço que, a despeito de ter sido por muito tempo ignorado em suas particularidades, pensado e discutido de forma integrada ao Atlântico-Norte, vem tendo suas especificidades ressaltadas pela historiografia ao longo das últimas décadas.⁶³¹

Considerando os aspectos destacados por Alencastro acerca das especificidades do espaço sul-atlântico, dentre as quais tomamos em consideração, especialmente, as implicações da mobilização de interesses negreiros no espaço colonial que, a partir de meados do século

⁶²⁹ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul - Séculos XVI e XVII**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. p. 116.

⁶³⁰ Acerca da dimensão complementar das relações bilaterais envolvendo o trato negreiro entre portos da África e da América portuguesa, destaca-se que, a complementaridade se expressava, entre outros aspectos, na grande aceitação de alguns produtos americanos em alguns dos principais mercados negreiros da África; como eram os casos do fumo na região da Costa da Mina, e da cachaça em Angola e posteriormente o ouro. Se a grande aceitabilidade de produtos americanos favoreceu o ingresso e manutenção da presença luso-brasileira nos mercados negreiros da África (já que gêneros americanos passaram a compor parte dos produtos que entravam na equação das negociações para a aquisição de escravos) cabe destacar que na mesma medida, a inserção destes produtos no trato negreiro fomentava, em contrapartida, suas bases de produção na América, o que por sua vez correspondia a uma das bases para o aumento da demanda por força de trabalho cativa nos mercados coloniais que reiterava ações negreiras movidas a partir dos principais portos da colônia, o que demonstra a profunda integração, movida pelo trato negreiro, entre algumas regiões da África e da América portuguesa.

⁶³¹ Ao tomar como referência mapas e guias de navegação produzidos à época em que predominava a navegação à vela, Luiz Felipe de Alencastro identifica o reconhecimento existente nesta época de uma clara divisão do espaço atlântico em duas grandes sub-regiões. Divisões que tinham por base o regime de ventos e correntes que marca diferenças entre estas duas parcelas do oceano Atlântico e que influíram diretamente na organização dos distintos circuitos de navegação que os perpassava, fazendo com que o Atlântico Norte fosse percebido como um espaço diferenciado do “Oceano Etiópico”: denominação a esta época atribuída, em algumas fontes anglófonas, ao Atlântico Sul. Acerca dos limites de divisão entre estas duas parcelas do oceano Atlântico, Alencastro indica que: “Seguindo o mapa publicado em 1763 em Londres por William Herbert, Rennel fixa os limites setentrionais do Atlântico Sul entre 5 e 10 graus ao norte do equador terrestre, na zona de convergência intertropical que define o equador meteorológico. O espaço assim delimitado, que incorpora o sul da Senegâmbia e o Golfo da Guiné, é denominado, notadamente nos guias marítimos anglo-americanos, “Oceano Etiópico”, para bem marcar sua diferença em relação ao sistema náutico do Atlântico Norte.” ALENCASTRO, Luiz Felipe de. As três eras do Atlântico Sul. **Revista USP**, São Paulo, n.123, p. 13-28, dez. 2019. p. 17.

XVII, passaram a atuar de forma crescente com base em alguns dos principais portos do Estado do Brasil; pretendemos discutir, dentro de uma perspectiva ampla, as implicações destas transformações nas redes de conexões movidas no Atlântico Sul junto às bases de consumo de carnes salgadas na América portuguesa que, vivenciaram profundas mudanças a partir do início do século XVIII com o significativo aumento no número de viagens negreiras promovidas a partir de alguns dos principais portos da colônia bem como de uma forte expansão do ingresso de africanos escravizados na América portuguesa a partir deste período.

4.1.3 Carnes salgadas, navegação a vela e o escravismo no sistema sul-atlântico

Em texto no qual discute a dimensão histórica do Atlântico-Sul, desde que este espaço, com o avanço das grandes navegações, foi incorporado como meio-base para a promoção de conexões e interações de múltiplos vieses, Luiz Felipe de Alencastro desenvolve um exercício de periodização no qual destaca três grandes fases na história desta sub-região do oceano Atlântico, definidas a partir do perfil das conexões e das redes de interações movidas em cada um destes três momentos.

Dentre as fases destacadas pelo autor, a primeira, que corresponde a mais longa e de maior intensidade, foi marcada pelo desenvolvimento de dinâmicas próprias a este espaço que deram margem à constituição de um sistema náutico específico (o sistema sul-atlântico), cuja história associa-se fortemente à era da navegação à vela e do escravismo moderno. Acerca desta fase da história do Atlântico Sul, Alencastro indica que seu início se deu em 1500:

[...] quando a frota do almirante português Álvares Cabral, em rota para a Índia, toca a costa sul-americana na região do atual estado da Bahia, no Brasil. Suas embarcações retomam, em seguida, o mar em direção à Cidade do Cabo e ao Oceano Índico, efetuando a primeira travessia latitudinal do Atlântico Sul. Esse período se encerra em meados do século XIX, com o fim do tráfico bilateral de escravos entre o Brasil e a África (1850), mas também com a abertura do Canal de Suez (1869). Concebido para a navegação a vapor, este canal põe um termo à era da navegação a vela, reduzindo o percurso entre o Ocidente e o Oriente. É nessa época que se afirma a supremacia do Atlântico Norte sobre o conjunto do oceano, levando ao desaparecimento do sistema sul-atlântico.⁶³²

A associação desta primeira fase histórica do Atlântico-Sul com era da navegação à vela relaciona-se aos imperativos de ordem natural que condicionam o tráfego de embarcações a velas que são movidas pelos regimes de ventos e correntes que atuam como

⁶³² ALENCASTRO, Luiz Felipe de. As três eras do Atlântico Sul. **Revista USP**, São Paulo, n.123, p. 13-28, dez. 2019. p. 15.

verdadeiras estradas nas comunicações inter e trans oceânicas. Considerando o espaço do Atlântico-Sul, Alencastro destaca que os regimes dos ventos e correntes que atuam nesta sub-região do oceano Atlântico possuem dinâmicas que estavam na base da constituição do sistema de navegação sul-atlântico, que segundo o autor foi:

[...] engendrado pelos ventos e correntes do giro do Atlântico Sul [que] facilita as ligações entre os portos sul-americanos e africanos. Formado pelo anticiclone de Santa Helena e com seu limite setentrional no equador meteorológico, situado entre 5 e 10 graus ao norte do equador terrestre, esse sistema se distingue do antilhano e, mais geralmente, do Atlântico Norte⁶³³

As correntes que atuam no Atlântico Sul favorecem, comunicações diretas entre portos africanos e sul-americanos, aspecto que, à época do tráfico negreiro, moveu redes de conexões entre África e América portuguesa que – especialmente a partir de meados do século XVII (quando a agência negreira luso-brasileira passa a atuar de forma crescente no trato direto com a África) – formavam uma importante base do sistema de navegação sul-atlântico que, além destes circuitos de navegação interna, também incorporava circuitos que integravam o Atlântico Sul a outras regiões como: as conexões entre as colônias ibéricas e suas metrópoles (que unia as duas grande sub-divisões do Atlântico); e a carreira da Índia que, ao fazer escala em Salvador, integrava o Atlântico Sul aos circuitos do Indo-Pacífico.

Considerando que no Atlântico Sul os portugueses detinham o controle ou exerceram influência sobre importantes trechos costeiros da América do Sul e da África, entende-se que o sistema sul atlântico teve suas dinâmicas movidas sob forte prevalência da ação de agentes portugueses e luso-brasileiros, dinâmicas que tiveram no tráfico negreiro entre as costas da África e das América portuguesa um de seus principais eixos de circulação; razão pela qual o fim do tráfico transatlântico de africanos escravizados para o Império do Brasil em meados do século XIX, associado ao contemporâneo advento da navegação a vapor – que, por desconsiderar as rotas movidas pelos ventos e correntes e por promover conexões significativamente mais rápidas, proporcionou o estabelecimento de uma nova relação com o espaço e com o tempo no que se refere aos transportes marítimos – são apontados por Alencastro como as bases para o fim do sistema de navegação sul-atlântico que:

Diferentemente de outras redes marítimas transcontinentais, como as das Antilhas ou do Oceano Índico, onde os intercâmbios não se interrompem com a entrada em jogo de novos agentes comerciais e de novas mercadorias, a navegação bilateral no Atlântico Sul cessou bruscamente, e por muito tempo, em 1850. [...] O avanço dos barcos a vapor unifica o oceano sob a hegemonia do Atlântico Norte, tornando

⁶³³ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. As três eras do Atlântico Sul. **Revista USP**, São Paulo, n.123, p. 13-28, dez. 2019. p.16.

obsoleto o nome de Oceano Etiópico que servia até então para designar o sistema náutico e o espaço sul-atlântico, na época do comércio bilateral e da navegação a vela.⁶³⁴

Se o sistema sul-atlântico foi marcado por intensas conexões movidas entre as principais bases dos domínios portugueses na América e na África, é preciso destacar que as maiores facilidades de comunicações de portos sul-americanos com as costas africanas às qual Alencastro faz referência, incidiam sobre os portos da costa norte-sul da América portuguesa que, em razão das correntes marítimas – refletidas nas rotas de navegação indicadas no mapa 11– eram os que efetivamente conectavam-se mais facilmente com os principais portos negreiros na África; aspecto que, em parte, justifica o fato de Recife, Salvador e Rio de Janeiro (os principais núcleos portuários do Estado do Brasil) terem se convertido, a partir de meados do século XVII, nas mais importantes bases de promoção do tráfico transatlântico de africanos na América portuguesa, perfil que mantiveram até meados do século XIX quando se encerraram as rotas negreiras no Império do Brasil.

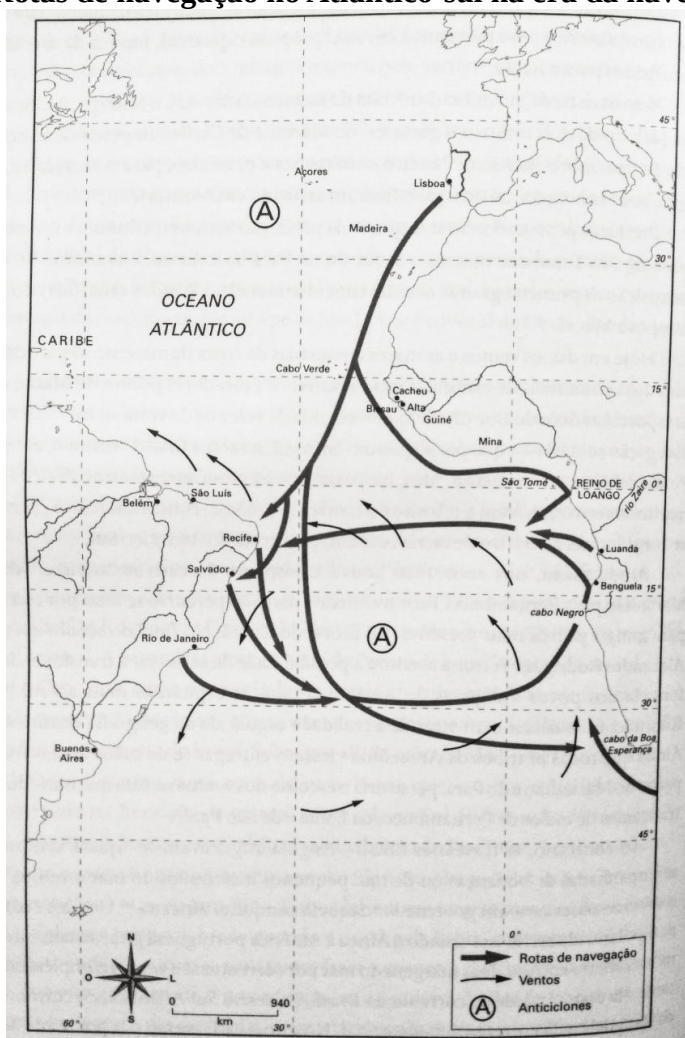
A disposição das rotas que formavam os grandes eixos de circulação do sistema sul-atlântico nos levam a entender a precoce integração dos principais centros econômicos da costa norte-sul às dinâmicas dos circuitos negreiros da economia atlântica; o que marca uma diferença entre estas regiões e os principais centros dos domínios portugueses na costa leste-oeste que integravam o Estado do Grão Pará e Maranhão: espaço que, por largo tempo após a sua efetiva conquista, se manteve à margem das dinâmicas dos circuitos negreiros do Atlântico, aos quais viria a ser mais fortemente integrado a partir da criação, em 1755, da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão que promoveu uma introdução sem precedentes de cativos africanos nesta importante parcela da América portuguesa que, até meados do século XVIII, teve suas principais atividades econômicas desenvolvidas, fundamentalmente, com base na exploração da força de trabalho indígena.

Conforme ressaltamos no início deste trabalho, parte das dificuldades para a incorporação dos territórios da costa leste-oeste aos domínios portugueses entre os séculos XVI e início do XVII relacionava-se aos distintos regimes de correntes que atuam na costa

⁶³⁴ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. As três eras do Atlântico Sul. **Revista USP**, São Paulo, n.123, p. 13-28, dez. 2019. p.18-19. Considerando a relação da expansão da indústria da salga com os processos de formação e expansão dos impérios ultramarinos europeus no período moderno que teve como uma de suas bases a navegação à vela; a forte associação nos séculos XVIII e XIX entre o consumo de carnes salgadas na América portuguesa/Império do Brasil com algumas bases de demanda fortemente associadas ao escravismo; e que, conforme Alencastro, o encerramento da primeira fase da história do Atlântico Sul, em meados do século XIX, associa-se, tanto ao fim do trato negreiros entre o Brasil e a África, quanto à introdução da navegação à vapor (que representava o gradual encerramento da era na navegação à vela); destacamos (mesmo que não se trate do objetivo central de nosso trabalho) que entendemos as transformações apontadas por Alencastro como fatores decisivos para o gradual processo de decadência das atividades das charqueadas na província do Rio Grande do Sul ao longo da segunda metade do século XIX, pois os fatores destacados pelo autor afetavam diretamente importantes bases de consumo de gênero comestíveis salgados como o charque.

norte-sul e na costa leste-oeste que dificultavam a navegação dos portos da costa leste-oeste com os portos da costa norte-sul. O fator destacado, não somente moveu a busca pela constituição e manutenção ao longo do século XVII de um eixo de conexão entre os principais centros destas regiões (a Estrada Velha) que associava a navegação de cabotagem ao caminho por terra; mas também justificou a criação, na década de 1620, do Estado do Maranhão, cuja jurisdição, separada do Estado do Brasil, estendia-se, originalmente, sobre todos os domínios portugueses situados além do cabo de São Roque, o que incluía a, então, recém-criada capitania do Siará Grande.

Mapa 11 – Rotas de navegação no Atlântico-sul na era da navegação à vela



Fonte: ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul - Séculos XVI e XVII**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p.62.

Se o regime de correntes que atua na costa norte-sul facilitava comunicações diretas dos portos do Estado do Brasil (e também da região do Rio da Prata) com as costas africanas, a corrente das Guianas (que atua na costa leste-oeste), pela força e o sentido que

toma, fazia mais fácil a comunicação direta dos portos desta região com o reino do que com os portos do Estado do Brasil.

Correnteza das mais rápidas de todo o litoral brasileiro, atingindo velocidades de 2,5 nós no costão que vai do cabo de São Roque (Rio Grande do Norte) ao cabo de Orange (Amapá), a corrente das Guianas facilitava grandemente a navegação para o Norte. [...] Em contrapartida, a corrente representava um obstáculo quase intransponível à navegação à vela no retorno do Estado do Maranhão ao Estado do Brasil.⁶³⁵

Considerando os regimes de correntes distintos que atuam naqueles que correspondiam aos dois grandes segmentos costeiros em que se dividiam os domínios portugueses na América e os problemas inerentes às comunicações entre estas duas regiões, destaca-se que a ocupação neerlandesa do Norte da América portuguesa favoreceu a uma maior integração da capitania do Siará Grande à órbita de influência de Pernambuco a partir de meados do século XVII, não unicamente pelo fato desta capitania ter sido reintegrada aos domínios portugueses por forças oriundas de Pernambuco – entrando, assim, nas bases de reivindicações da elite restauradora que deu margem à sua incorporação como capitania subalterna ao governo de Pernambuco no imediato *post-bellum* – mas também pelas contribuições da ocupação neerlandesa relativas à introdução de uma tipologia de embarcação na navegação de cabotagem pelas costas do Brasil que conseguiu fazer frente a algumas das dificuldades inerentes à navegação entre os dois grandes segmentos costeiros da América portuguesa.

Ao referir-se às dificuldades de navegação entre portos da costa leste-oeste e portos da costa norte-sul, Alencastro ressaltou que: “Até o advento dos barcos a vapor, nos meados do XIX, só as sumacas – barcas pequenas de dois mastros – conseguiam sair da Bahia, de Pernambuco, ou mais do Sul e bordejar na torna-viagem do Pará e do Maranhão.”⁶³⁶ O autor chama atenção a uma tipologia de embarcação que, por sua maior adequação aos desafios da navegação pela costa leste-oeste, foi largamente empregada de meados do século XVII ao início do XIX na navegação pela região, de forma que a introdução da sumaca na navegação pelas costas do Brasil, viria a favorecer à promoção de uma efetiva integração dos portos da porção oriental da costa leste-oeste com os principais portos do Estado do Brasil, com os quais os “portos do sertão” mantiveram estreitas conexões ao longo do século XVIII por meio do comércio de carnes salgadas.

⁶³⁵ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes**: Formação do Brasil no Atlântico Sul - Séculos XVI e XVII. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. p. 58.

⁶³⁶ *Ibid.*, p.58.

Evaldo Cabral de Mello remete a introdução das sumacas na navegação pelas costas do Brasil ao período da ocupação neerlandesa, destacando que este tipo de embarcação trataria-se de um: “Aporte da civilização material dos conquistadores do Nordeste, onde ela se instalará comodamente ao longo de duzentos anos, a sumaca predominará no tráfego costeiro da região para daí ganhar todo o litoral brasileiro do Ceará ao São Francisco.”⁶³⁷

Se à ocupação neerlandesa credita-se a introdução da sumaca na navegação pelas costas do Brasil, os conflitos movidos no espaço atlântico entre os impérios português e neerlandês também encontram-se na base da mudança do modelo de navegação entre os portos da colônia e do reino que, se até meados do século XVII se dava com base na “navegação livre”, passou a adotar o sistema de frotas e comboios que, até meados do século XVIII, foi o modelo sobre a qual encontrava-se organizadas as bases do sistema de navegação mercantil entre o reino e a América portuguesa⁶³⁸.

Ao referir-se à instituição deste sistema de navegação na organização do comércio colonial (que se liga à criação da Companhia de Comércio do Brasil), Leonor Freire Costa destaca sua associação com a instabilidade e a insegurança na manutenção das comunicações navais entre Portugal e seus domínios na América, à época em que se desenvolvia a guerra de restauração em Pernambuco, pois:

A 8 de Março de 1649 foram promulgados os Estatutos da empresa [Companhia de Comércio do Brasil] inteiramente constituída com capitais privados. O seu objetivo era montar uma esquadra de 36 navios para repartir em dois comboios anuais, cada um composto por 18 navios de armada. Pensava-se ser a única via para resistir aos holandeses. Investido de enormes proporções para ser compensado como monopólio dos principais gêneros, quase todo do reino, enviados para a colônia: vinho, azeite, bacalhau e farinha de trigo. O resto das receitas da Companhia Geral provinha de direitos de protecção cobrados aos mestres de navios, sobre os fretes, e aos comerciantes, sobre os bens importados. O Regime de Frotas vai manter-se no

⁶³⁷ MELLO, Evaldo Cabral de. **Um imenso Portugal: História e Historiografia**. São Paulo: Editora 34, 2002. p. 188. Introduzida pelos neerlandeses à época em que estes controlaram Pernambuco, a sumaca se difundiu pelas costas do Brasil especialmente ao longo do século XVIII, sendo empregada também na navegação de cabotagem de outros trechos costeiro, como foi o caso, da navegação movida entre Rio Grande de São Pedro e o Rio de Janeiro a partir do final do século XVIII por conta do comércio de charque e outros gêneros, circuito de navegação de cabotagem no qual as sumacas tiveram largo emprego no início do século XIX. Ver: FRAGOSO, J. L. R. **Homens de Grossa Aventura: acumulação e Hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992. p. 139. Acerca das sumacas, cabe ainda destacar que este tipo de embarcação também esteve integrado a circuitos de navegação mais longos como os do tráfico negreiro transatlântico, já que a sumaca correspondia a um dos tipos de barcos empregados nas operações negreiras movidas a partir dos portos do Estado do Brasil.

⁶³⁸ Sobre o padrão da “navegação livre” anterior à instituição do sistema de frotas, destacamos que a denominação não se refere a uma real liberdade de navegação, pois dentro dos padrões da época, a liberdade de navegação para os portos coloniais, oficialmente, restringia-se a barcos nacionais ou estrangeiros autorizados. A “liberdade” em questão faz referência ao padrão marcado pela navegação de barcos soltos que não tinham seus fluxos limitados ou regulados pelo enquadramento em comboios de navegação. Ver: Produção, Comércio e Navegação (1645-1654) In: MELLO, Evaldo Cabral de. **Olinda Restaurada: Guerra e açúcar no Nordeste, 1630-1654**. São Paulo: Editora 34, 2007. p. 101-141.

atlântico até 1765. Muito depois de ter sido extinta a Companhia Geral, acusada de falhar na organização dos dois comboios anuais.⁶³⁹

Ao considerarmos que o sistema de frotas e comboios, que marcou a navegação mercantil entre o reino e a América portuguesa, entre meados do século XVII e meados do século XVIII, repercutia na concentração da navegação em alguns poucos portos da colônia (unindo a navegação de barcos com o mesmo destino em comboios escoltados por embarcações militares) e que esta navegação, em ambos os sentidos, estaria concentrada em períodos específicos de um ano, cabe destacar as implicações da adoção deste sistema no que se refere às demandas para o abastecimento das embarcações.

Na falta de dados que nos possibilitem refletir de forma mais concreta acerca dos impactos da adoção do sistema de frotas no volume da demanda anual referente ao abastecimento das embarcações (que em termos absolutos poderia até mesmo ter sido reduzida nos primeiros anos); o certo é que a adoção deste sistema na navegação mercantil entre o reino e a América portuguesa, comparativamente à navegação livre, anteriormente adotada, repercutiu em uma forte concentração, no tempo, das demandas de abastecimento movidas pelas embarcações que faziam o comércio entre o reino e a colônia.

Concentrava-se tanto a demanda movida para a alimentação da tripulação das embarcações ao longo do tempo de estadia nos portos coloniais (que com o sistema de frotas tendia a ser mais extenso)⁶⁴⁰; como, também, as demandas referentes ao abastecimento destas embarcações com gêneros para a alimentação de suas tripulações após a partida dos portos da colônia⁶⁴¹. A concentração imposta pelo sistema de frotas, com o tempo, pode ter correspondido a um estímulo na colônia ao desenvolvimento de atividades voltadas à produção de gêneros como carnes salgadas, pois, lembremo-nos, os moradores da capitania do

⁶³⁹ COSTA, Leonor Freire. **Império e Grupos mercantis: entre o Oriente e o Atlântico** (século XVII). Lisboa: Livros Horizonte, 2002. p. 48-49.

⁶⁴⁰ Sobre o período de estadia das embarcações que integravam frotas nos portos coloniais, Virgílio Noya Pinto aponta que: “[...] geralmente as frotas permaneciam no Brasil oitenta dias para a venda das mercadorias, embora partissem e retornassem no mesmo ano.” PINTO, Virgílio Noya. **O Ouro Brasileiro e o comércio anglo-português: Uma contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII** – São Paulo: Ed. Nacional, 1979. p. 136.

⁶⁴¹ Acerca dos períodos médios de navegação das frotas que ligavam os principais portos do Estado do Brasil com Lisboa Virgílio Noya Pinto ressalta o maior tempo demandado pelas conexões movidas no sistema de frotas em relação à navegação livre. Noya Pinto estipulou que, em termos médios a navegação em frota demandava 75 dias para cumprir a navegação entre Recife e Lisboa, 84 dias entre Salvador e Lisboa, e 97 dias entre o Rio de Janeiro e Lisboa. Já a navegação de barcos soltos, demandaria, em media, 72 dias na navegação entre Salvador e Lisboa, e 79 entre o Rio de Janeiro e Lisboa, não havendo o autor estipulado o tempo médio, este caso, para a navegação entre Recife e Lisboa. PINTO, *op.cit.*, p. 136. O maior tempo demandado para a navegação em comboio, associado ao maior período de estadia nos portos coloniais das embarcações que integravam o sistema de frotas, demonstram o incremento das demandas de abastecimento das embarcações que a adoção do sistema de frotas impôs aos portos da colônia a partir de meados do século XVII.

Rio Grande, ao defenderem, na conjuntura da Guerra dos Açú, a conquista dos sertões para a expansão da pecuária, justificavam em 1695 que a região disputada: “[...] produz tão grande abundância de gados e tão fertilíssimos pastos e tão largos que podem dar carnes para todo o Brasil e todas as matalotagens dos navios do comércio deles”.⁶⁴²

Sobre serem as demandas das frotas que moviam o comércio com o reino uma importante base de estímulo ao desenvolvimento de atividades envolvendo a indústria da salga; uma carta escrita a 07 de junho de 1698 pelo governador do Rio de Janeiro, Artur de Sá e Meneses, ao rei nos atesta que a esta época na “Nova Colônia do Sacramento” (cujo estabelecimento, poucos anos antes, representou uma retomada mais ativa das ações portuguesas na região do Prata) já se produzia carnes salgada, atividade a qual o governador do Rio de Janeiro recomendava ao rei o estímulo – demandando o financiamento do custeio do sal para a produção do gênero e de pipas para o seu acondicionamento – apontando as conveniências desta indústria para o abastecimento das embarcações das frotas de comércio e dos navios da Armada régia ao informar que:

Tendo a experiência mostrado q as carnes de vaca q se fazem na nova collonia do Sacramento chegam a Portugal sem currução[corrupção] como pode testemunhar Pantalião da Cruz Mestre da Nao que foi desta praça [Rio de Janeiro] p.^a a cidade do Porto, o qual Levou algumas pipas desta carne q’ trouxe da Nova Collonia e lhe chegou sem corrução, como consta do seu aviso o q me obriga a fazer presente a V Magestade q quando seja conveniente fazerce as carnes p.^a as Armadas na nova Collonia se pode fazer sem custar a fazenda de V Mag.de, mais q a despeza do Sal e pipas em q ouver de hir e inda p.^a fornecimento dos navios de comboy q vão deste porto [Rio de Janeiro] poderá evitar a Junta do Comercio essa despeza V Magestade neste particular.⁶⁴³

Se não nos é possível dimensionar o volume das demandas de abastecimento movidas pelas frotas, certo é que o seu abastecimento mobilizava uma grande quantidade de comestíveis como carnes salgadas o que, por vezes, gerou conflitos que tiveram como pano de fundo, crises de abastecimento em alguns dos principais centros urbanos da colônia que eram, na mesma medida, alguns dos principais portos coloniais.⁶⁴⁴ Ao fazer referência à: “*fome que*

⁶⁴² “Registo da petição dos moradores da Capitania do Rio Grande da costa de Pernambuco e representam a Sua Magestade, como a dita capitania é uma das melhores que Sua Magestade tem nas partes da América.” In: MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E SAÚDE, **Documentos Históricos**. v. 84. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1949. p. 120.

⁶⁴³ 1698, Junho, 7, Rio de Janeiro CARTA do governador do Rio de Janeiro, Artur de Sá e Meneses, ao rei [D. Pedro II] sobre as carnes de vaca procedentes da Nova Colônia do Sacramento, sugerindo o fornecimento dessa carne para o suprimento das naus da Armada e dos navios do comboio. AHU-Rio de Janeiro, cx. 6, doc. 88. AHU_CU_017, Cx. 6, D. 646.

⁶⁴⁴ Ao destacar a grande demanda por alimentos movida em cidades portuárias da América portuguesa pelas embarcações que freqüentavam seus ancoradouros John Russell-Wood destaca que o abastecimento de navios: “[...] representava um pesado ônus à população local, em especial nos portos menores. Carne, sal e água eram as commodities básicas. Mas, até para Salvador e Rio de Janeiro, que dependiam de comunidades

houve na Bahia no ano de 1691”, Gregório de Matos tece críticas à câmara de Salvador e à frota pela carência de víveres vivenciada na cidade, que decorreria da prevalência concedida ao abastecimento das embarcações, pois, conforme seus versos:

Toda a cidade derrota
Esta fome universal,
E uns dão a culpa total
À câmara, outros à frota.
A frota tudo abarrota
Dentro nos escotilhões,
A carne, o peixe, os feijões;
E se a câmara olha e ri,
Porque anda farta até aqui,
É cousa que me não toca.
Ponto em boca!

Se dizem que o marinheiro
Nos precede a toda a lei,
Porque é serviço d'el rei,
Concedo que está primeiro;
Mas tenho por mais inteiro
O conselho que reparte
Com igual mão e igual arte
Por todos jantar e ceia:
Mas frota com tripa cheia,
E povo com pança oca?
Ponto em boca!

A fome me tem já mudo,
Que é muda a boca esfaimada
Mas se a frota não traz nada,
Por que razão leva tudo?
Que o povo por ser sisudo
Largue o ouro, largue a prata
A uma frota patarata,
Que entrando com vela cheia,
O lastro, que traz de areia,
Por lastro de açúcar troca!
Ponto em boca!

[...] 645

Considerando que a demanda das embarcações que frequentavam os principais portos da América portuguesa foi uma importante base de estímulo à produção de gêneros comestíveis no espaço colonial; que esta demanda específica teria correspondido à principal base de estímulo, entre os séculos XVI e XVII, de circuitos mercantis inter-regionais de

rurais vizinhas para obter alimentos, as redes de suprimento eram tão precárias e as reservas tão limitadas que vice-reis e governadores tinham de intervir pessoalmente para garantir que os navios recebessem provisão adequada para prosseguir viagem.” RUSSELL-WOOD, John. **Histórias do Atlântico português**. São Paulo: Editora Unesp, 2014. p.135.

⁶⁴⁵ WISNIK, José Miguel (org.). **Gregório de Matos: Poemas Escolhidos**. São Paulo: Companhia das Letras, 2010. p. 62-63.

abastecimento que (por meio do comércio de carnes salgadas) ligou os principais centros econômicos da América portuguesa com espaços como a capitania de São Vicente e a província do Rio da Prata; e que estas demandas seguiram correspondendo a uma importante base de consumo de carnes salgadas enquanto predominou a navegação à vela; é preciso ter em conta que, se no período moderno, conforme destacou Braudel, o consumo de comestíveis salgados esteve fortemente associado, na Europa, ao abastecimento das embarcações e à alimentação das populações pobres do continente; a dimensão social relativa ao consumo destes gêneros, também se refletia nas colônias dos impérios ultramarinos europeus como era o caso da América portuguesa, onde o consumo de carnes salgadas esteve fortemente associado à alimentação das populações mais pobres e, sobretudo, da população cativa das principais regiões costeiras, onde se concentrava boa parte dos principais núcleos urbanos e grandes unidades de produção agrícola da colônia.⁶⁴⁶

Ao referir-se aos gêneros da terra (entenda-se produzidos na colônia) que, atendiam as demandas alimentares da cidade de Salvador no final do século XVIII, Luis dos Santos Vilhena destaca as carnes salgadas como um dos principais gêneros da alimentação da população pobre e cativa, ao destacar que das carnes salgadas que chegavam ao porto da cidade: “[...] ardida do calor das embarcações em que vem empilhada, nenhuma deixa de vender-se aos pobres para as suas famílias e aos ricos para os escravos, visto que há mais barata que a fresca, além de outras mais”⁶⁴⁷. A dimensão social que envolvia o consumo de carnes salgadas em Salvador no final do século XVIII, ressaltada por Vilhena, é também destacada em relatos de alguns estrangeiros que estiveram no Brasil no início do século XIX.

No diário da viagem que a escritora inglesa Maria Graham fez pelo Brasil no início da década de 1820, consta no relato de sua passagem pelo Recife, em outubro de 1821, uma referência ao “charqui” denominação atribuída às carnes salgadas produzidas no Rio Grande de São Pedro e na região platina que, na época em questão, correspondiam às principais bases de fornecimento de carnes salgadas aos principais centros litorâneos do Brasil. Ao referir-se ao “charqui”, Graham destacou que:

Vi e provei hoje a carne seca, charqui, da América do Sul Espanhola. Parece, quando pende em mantas nas portas das lojas, com feixes de couro grosso em tiras. Prepara-

⁶⁴⁶ Ao se referir às carnes conservadas produzidas na América portuguesa por meio de processos que envolviam a salga e a secagem ao sol, Braudel destaca acerca de suas bases de consumo que: “A carne seca ao sol (a carne-de-sol do Brasil) é acima de tudo um recurso para as cidades do litoral e para os escravos negros das plantações.” BRAUDEL, Fernand. **Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV – XVIII: v.1. As estruturas do cotidiano: o possível e o impossível**. São Paulo: Martins Fontes, 2005. p. 178.

⁶⁴⁷ VILHENA, Luís dos Santos. **Recopilação de Notícias Soteropolitanas e Brasíliaas**. v.1. Bahia: Imprensa oficial do estado, 1921. p. 162-163.

se cortando a carne em tiras largas, extraindo os ossos, salgando levemente, comprimindo e secando ao ar. [...] Como quer que seja, a carne é gostosa. O modo comum de usá-la aqui é de parti-la em pedacinhos e cozê-la na sopa de mandioca, que é o principal alimento da gente pobre e dos escravos.⁶⁴⁸

Se Graham destacou a associação da carne seca no Recife com a alimentação da população pobre e cativa; no relato de sua passagem, em março de 1822, por uma propriedade com engenho situado às margem da baía de Guanabara no Rio de Janeiro, a autora também identificou que este item correspondia a um dos gêneros que integravam a ração atribuída diariamente aos escravos da dita propriedade, ração que: “Consistia em farinha, feijão e carne-seca, uma quantidade fixa de cada coisa por pessoa.”⁶⁴⁹ O destaque do emprego das carnes salgada a esta mesma época como um dos itens base da alimentação da população cativa nas unidades produtoras das principais regiões agro-exportadoras também é possível de ser identificado e reiterado em outros importantes centros escravistas como as regiões açucareira de Pernambuco e Bahia.

Nos relatos de sua estadia em Pernambuco, Tollenare refere-se aos custos de manutenção de um engenho por ele visitado e indica que o consumo anual de carnes secas de uma unidade produtora de açúcar referente à alimentação de 120 pessoas corresponderia a 15.000 libras de carne.⁶⁵⁰ Já na Bahia, à época das guerras de independência, Miguel Calmon du Pin e Almeida, presidente do Conselho de Governo Interino da Bahia, ao fazer referência, no ano de 1823, às dificuldades decorrentes do bloqueio que as forças portuguesas impunham ao abastecimento do Recôncavo Baiano, ressaltava: “[...] a falta de Carnes secas para a sustentação dos escravos, e farinha importada pela barra da Cidade, que nos era vedada”.⁶⁵¹

Tendo em conta a forte associação à época entre carne salgada e a alimentação da população escravizada dos principais centros urbanos e unidades agrícolas do litoral, é digno de menção o relato de Henry Koster do início do século XIX no qual se estabelece um paralelo entre a população cativa que vivia no litoral açucareiro e aquela que vivia nos sertões da pecuária no que se refere ao consumo de carnes; pois as maiores facilidades de acesso a carnes frescas são apontadas como um fator de diferenciação e indicativo de uma melhor

⁶⁴⁸ GRAHAM, Maria. **Diário de uma viagem ao Brasil e de uma estada nesse país durante parte dos anos de 1821, 1822 e 1823**. Cia. Ed. Nacional: São Paulo, 1956. p. 138.

⁶⁴⁹ *Ibid.*, p. 220.

⁶⁵⁰ TOLLENARE, L.F. de. **Notas Dominicaes**: tomadas durante uma residência em Portugal e no Brasil nos annos de 1816, 1817 e 1818. Recife: Empreza do Jornal do Recife, 1905. p. 75. Considerando que a libra equivale a 459g, o consumo anual de carne seca em um engenho referente à alimentação de 120 pessoas estaria na ordem de 6.885 kg de carnes salgada. Conforme informações de Tollenare, atribuiria-se diariamente porções de 07 onças de carne seca, o que, convertido em gramas, daria o valor médio de 200g de carne seca por dia a cada pessoa.

⁶⁵¹ BAHIA, Presidente. Relatório 1823. Disponível em: < <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u001/> > Acesso: em: 15/04/2019.

qualidade de vida por parte dos cativos que viviam nos sertões da pecuária e, ao mesmo tempo, um reforço à forte associação do consumo de carnes salgadas por parte da população cativa dos principais centros econômicos do litoral do Brasil, pois, conforme Koster:

Tive ocasião de conversar com os negros do sertão e notei, invariavelmente, que todos preferiam residir nos distritos da pecuária, mesmo a mudança para a região vizinha ao mar. O passadio do negro sertanejo é superior ao dos canaviais, e só essa circunstância, independente de todas as outras,orna o primeiro consciente da superioridade de sua posição. Carne fresca de boi e de carneiro constitui o alimento comum do escravo sertanejo, quando esses acepipes são raramente servidos nos canaviais.⁶⁵²

Considerando que grande parte dos relatos apontados refere-se ao início do século XIX, época em que a maior parte das carnes salgadas que abasteciam os principais centros litorâneos do Brasil tinham por origem o Rio Grande do Sul ou a região platina⁶⁵³; entende-se como relevante destacar que as bases de consumo atendidas pela pecuária das carnes salgadas que se desenvolveu, ao longo do século XVIII, na porção oriental da costa leste-oeste, também encontravam-se fortemente vinculadas ao atendimento de demandas movidas nos principais centros litorâneos do Estado do Brasil e, da mesma forma, tinha como uma de suas principais bases de consumo a alimentação da população cativa.

Os apontamentos destacados são identificados na justificativa apontada por 13 homens de negócio do Recife em um requerimento elaborado no ano de 1757 no qual propunham a criação de uma companhia para o comércio de carnes e couros dos portos do sertão, comércio que, segundo os requerentes, movimentaria anualmente a carga de trinta e duas a trinta e cinco sumacas. Ao referirem-se à relevância do comércio das carnes secas produzidas na região, os requerentes destacavam que:

[...] precisa m.to os porttos de Pern.co B.^a e R.^o e seus contornos de carnes secas que supre m.tas vezes a sustentação dos povos nas falhas que há de carnes frescas por não poderem chegar a ellas as boyadas em Rezão das rigorozas secas que se esprementão nos sertoins de donde vem os gados e não só ao povo das Praças nestas ocaziões se não que em todo qualquer tempo he coaze comum sustento das acrescidas famillias dos engenhos e fabricas Retirados e desperços onde não podem

⁶⁵² KOSTER, Henry. **Viagens ao Nordeste do Brasil**. Rio de Janeiro - São Paulo-Fortaleza: ABC Editora, 2003. p. 527-528.

⁶⁵³ Em 1817 Tollenare destaca que o Ceará, que havia sido um grande produtor de carnes salgadas, já não mais exportava carnes secas para os principais centros econômicos do Brasil. O antigo destaque do Ceará como uma importante base de produção de carnes salgadas é ressaltado por Tollenare como forma de justificar e criticar o fato de carne salgada, ainda ser denominada nas primeiras décadas do XIX como “Carne do Ceará”. Segundo Tollenare: “Os principaes productos do Ceará, eram, outr'ora, a carne secca e os couros: mas, as seccas assoladoras, que tem Bagellado esta capitania, reduziram esta exportação a zero. A carne secca, que hoje se vende no Recife, vem do Rio de Janeiro, e sobretudo do Rio Grande do Sul; é por abuso que conservou o nome de carne do Ceará.”, TOLLENARE, L.F. de. **Notas Dominicaes**: tomadas durante uma residência em Portugal e no Brasil nos annos de 1816, 1817 e 1818. Recife: Empreza do Jornal do Recife, 1905. p. 155.

ser socorridos com Carnes frescas, porque estas se aRuinaão, e aquella ademite e sofre tanto a melhor condução como a dillatada duraçam de hum anno ou mais sem dano prejudicial e com mais comodo e utilid.e a pobreza.⁶⁵⁴

Conforme as justificativas apresentadas pelos requerentes, entende-se que a produção de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste voltava-se ao atendimento de demandas movidas nos principais centros econômicos do Estado do Brasil, demandas associadas: ao abastecimento dos portos destes centros (entenda-se das embarcações que os frequentavam); da alimentação da população de seus principais núcleos urbanos (onde as carnes salgadas eram uma importante base na alimentação da população mais pobre e uma alternativa às carnes frescas nas ocasiões de baixa oferta do gênero); e, especialmente, na alimentação da escravaria das grandes unidades de produção situadas nos contornos dos principais centros costeiros do Estado do Brasil, locais onde carnes salgadas conferiam segurança alimentar onde havia maiores dificuldade de acesso à carnes frescas.

Para além do volume de produção e da amplitude dos circuitos mercantis movidos pelo comércio de carnes salgadas nos portos do sertão, as justificativas apontadas pelos requerentes nos possibilitam vislumbrar o interesse por parte de alguns dos mais importantes negociantes do Recife no controle do comércio desta região de forma ampla e deste gênero de forma específica⁶⁵⁵. Considerando que o pedido foi feito em um contexto marcado pela constituição de companhias de comércio de perfil monopolista no reino e no império, criadas pela influência política de Sebastião José de Carvalho e Mello, o futuro Marquês de Pombal, entendemos que o pedido indica a importância deste comércio dentro do ordenamento mercantil regional da capitania geral de Pernambuco: espaço sobre o qual, preferencialmente, expandiu-se ao longo do século XVIII, a ação dos interesses da comunidade mercantil estabelecida no Recife que teve em alguns de seus mais ilustres membros do período os signatários do pedido de criação da companhia mencionada.

⁶⁵⁴ 1757, maio, 21, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado do Reino e Mercês], Sebastião José de Carvalho e Melo, sobre o requerimento dos homens de negócios daquela praça, em que pedem a criação de uma Companhia para resgatar as carnes secas e couros do sertão. Anexos: 7 docs. AHU_CU_015, Cx. 84, D. 6965. Os 13 signatários deste pedido foram: Antonio José Brandão, Henrique Martins, José Vaz Salgado, Manuel Gomes dos Santos, Antonio Pinheiro Salgado, José de Abreu Cordeiro, Manoel Correa de Araujo, Antonio Elias da Fonseca Galvão, Antonio da Silva Loureiro, José Bento Leitão, Domingos Pires Ferreira, Manoel Almeida Ferreira, José Silvestre da Silva.

⁶⁵⁵ Dentre os 13 signatários indicados, 11 tiveram suas ações no Recife identificadas por George de Souza em seu trabalho acerca da comunidade mercantil do Recife entre a segunda metade do século XVII e a primeira do século XVIII, trabalho que nos leva a identificar que muitos destes sujeitos desempenharam um papel de destaque em meio à comunidade mercantil da praça do Recife do século XVIII. Ver: SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos & Mofatras: O grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 – c. 1759)**. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012.

Se não foi nos foi possível encontrar resposta específica à proposta encaminhada pelos negociantes do Recife, o certo é que ela não só, não foi aceita, como, quando da criação, poucos anos depois, da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba – à qual foi concedida o monopólio regional de grande parte do comércio externo movimentado na capitania geral de Pernambuco – deixou-se expressa a manutenção da liberdade do comércio movido nos portos do sertão; pois conforme o §25 do Alvará de criação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, de 30 de julho de 1759 estipulava-se o regime de organização do exclusivo mercantil a ela conferido e dispunha que:

Para esta companhia se poder sustentar, e ter algum lucro compensativo das despesas, que deve fazer, e do serviço que também faz a Vossa Majestade, e ao bem comum destes Reinos: é Vossa Majestade servido conceder-lhe o comércio exclusivo das duas Capitânicas de Pernambuco, e Paraíba com todos os seus distritos, para que nenhuma pessoa possa levar, ou mandar às sobreditas duas Capitânicas, e seus portos, nem deles extrair mercadorias, gêneros, ou frutos alguns, mais do que a mesma Companhia: exceptua-se porém o comércio de Pernambuco, e Paraíba, para os portos do sertão, Alagoas, e Rio São Francisco do Sul, o qual será livre a todas, e quaisquer pessoas como até agora tem sido⁶⁵⁶

De acordo com o dispositivo indicado, identifica-se que a liberdade ao comércio dos portos do sertão se daria, não somente frente ao monopólio da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, como, também, frente ao controle de algum grupo específico que o quisesse monopolizar. Sobre a liberdade de comércio aos portos do sertão apontada no §25, há que se tecer, contudo, algumas considerações.

A liberdade apontada estendia-se, também, aos portos das porções mais meridionais da capitania de Pernambuco (Alagoas e Rio São Francisco do Sul) – regiões nas quais, desde o século XVII, desenvolviam-se atividades voltadas entre outros aspectos, a produção de gêneros alimentícios (como peixes secos, culturas como as da mandioca e, também, a criação de gado) – e corresponde a uma liberdade de comércio com portos da colônia, como era o caso dos portos da Bahia e do Rio de Janeiro que, em maior ou menor medida, importavam, entre outros produtos, gêneros alimentícios produzidos em regiões da capitania geral de Pernambuco como as áreas que foram mantidas livres do monopólio da Companhia Geral⁶⁵⁷. A liberdade em questão, não correspondia, portanto, a uma abertura ao

⁶⁵⁶ §25 do Alvará de criação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (datado de Lisboa, 30 de julho de 1759) Fonte: CARREIRA, António. **As companhias Pombalinas**. Lisboa: Editorial Presença, 1983. p. 290

⁶⁵⁷ Acerca da influência mercantil da Bahia, na porção sul de Pernambuco no século XVIII, Evaldo Cabral de Mello destaca que: “[...] o entreposto baiano disputava ativamente o comércio de Alagoas e do sertão pernambucano, podendo, excepcionalmente, como em meados do século XVIII, imiscuir-se no sanctum sanctorum do Recife, Sirinhaém, cujo porto era, então, freqüentado por embarcações da Bahia.” MELLO, Evaldo Cabral de. **Um imenso Portugal: História e Historiografia**. São Paulo: Editora 34, 2002. p. 180.

comércio externo que, regionalmente, seguiria fortemente concentrado em Pernambuco sendo no porto do Recife o seu principal entreposto.

Acreditamos, portanto, que esta especificação no alvará de criação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba demonstra a dimensão estratégica do comércio de carnes salgadas nos circuitos mercantis de abastecimento colonial. Entendemos que, por tratar-se de uma atividade econômica que atendia a uma ampla rede de interesses na América portuguesa – como o abastecimento das embarcações que frequentavam os mais ativos núcleos portuários da colônia, das populações dos principais centros urbanos do litoral e da escravaria das principais regiões agroexportadora do Estado do Brasil – convinha não ter seu comércio restringido.

Este aspecto é digno de destaque, especialmente se considerarmos o papel desempenhado, ao longo de grande parte do século XVIII, de regiões de Pernambuco e capitanias vizinhas que, dentro de um contexto regionalmente marcado por uma retração da *plantation* açucareira, vivenciaram uma expansão da produção de alimentos que não se restringiam ao abastecimento das demandas regionais, conferindo, também, suporte ao abastecimento de outras regiões da colônia, não somente em demandas correntes (como era o caso das carnes salgadas exportadas regularmente dos portos do sertão para os principais portos do Estado do Brasil), mas também em conjunturas de crises alimentares como aquela vivenciada na Bahia no início da década de 1720, quando, a carência de farinha de mandioca para o abastecimento da frota, fez com que o vice-rei buscasse socorro no norte de Pernambuco e do sul da Paraíba que, a esta época, eram importantes produtoras do gênero.⁶⁵⁸

Ao nos voltarmos, especificamente, às carnes salgadas e considerarmos a forte associação entre o consumo deste gênero e a alimentação da população cativa nos séculos XVIII e XIX, entendemos que foi, especialmente a partir do início do século XVIII, que esta relação passou a ganhar maior peso como um fator estrutural na mobilização de demandas de

⁶⁵⁸ Segundo Palacios: “Tanto em 1721 quanto em 1724, a iminência da chegada da frota à Bahia em conjuntura de quebra de safra de mandioca, obrigou o vice-rei a ordenar volumosas compras nas regiões produtoras de alimento do norte de Pernambuco e do sul da Paraíba, única forma de garantir ‘as matalotagens que precisamente se hão de fazer para todos os navios, naus de guerra e da Índia’ ” PALACIOS, Guillermo. **Campesinato e escravidão no Brasil: Agricultores livres e pobres na Capitania Geral de Pernambuco (1700-1817)** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2004. p. 58. Acerca do comércio de gêneros alimentícios movidos por carência ou falta de gênero para atender demandas de grande peso como a alimentação das frotas é de se destacar que Pernambuco, em determinadas ocasiões também era socorrido com gêneros enviados de outras regiões da colônia como a Bahia, conforme nos é possível identificar em uma nota do diário de Luis José Correia de Sá, governador de Pernambuco que, a 29 de abril de 1755 indica a entrada no porto do Recife de uma lancha da Bahia. Conforme Correia de Sá: “Na dita lancha chegaram três mil e quinhentos alqueires de farinha, de que estava falta a terra para o provimento dos navios.” SÁ, Luis José Correia de. O diário do Governador Correia de Sá 1749 a 1756. **Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambuco**, Recife, v. 56. p. 18-334, 1983. p. 273.

consumo por carnes salgadas na América portuguesa; pois, em meio às grandes mudanças vivenciadas na colônia entre os últimos anos do século XVII e as primeiras décadas do século XVIII, se deu um significativo aumento no ingresso de cativos africanos nos principais portos do Estado do Brasil que ocorreu em função das transformações movidas e estimuladas pela economia mineradora.

Do início até meados do século XVIII, as atividades de mineração corresponderam a uma importante base de demanda por força de trabalho cativa que estimulou fortemente as atividades negreiras organizadas a partir dos principais portos do Estado do Brasil (bem como em portos do reino) que, além do fornecimento de escravos para as lavras de ouro e diamantes nas porções centrais do continente, foram uma importante base para o fornecimento de força trabalho cativa de origem africana para espaços como: os núcleos urbanos e agrários do litoral e, em menor medida, para outras regiões da colônia como os sertões da pecuária; espaços que de forma direta ou indireta, passaram a integrar-se ou a intensificar sua integração aos circuitos da economia atlântica em função da ampla mobilização econômica e mercantil desencadeada pela economia mineradora em várias regiões da América portuguesa.

Acerca desta conjuntura de grandes transformações, destaca-se que corresponde à época em que, em meio à “Guerra do Açú”, se deu início à organização da produção em larga escala de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste com especial destaque, nesta fase inicial, à região da ribeira do Jaguaribe, onde, conforme destacamos previamente, a ação de agentes vinculados aos interesses da comunidade mercantil do Recife se fizeram fortemente presentes nas disputas por terra para o criatório.

Diante das considerações apontadas, buscaremos destacar, na sequência, algumas inter-relações entre a produção de carnes salgadas e algumas dinâmicas da expansão do escravismo na América portuguesa setecentista que entendemos estarem na base, não somente da organização da produção de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste no início do século XVIII, como também de sua desestruturação e da contemporânea organização de uma nova e importante base de produção do gênero nos limites meridionais da América portuguesa entre o final do século XVIII e início do século XIX⁶⁵⁹.

⁶⁵⁹ Sem desconsiderar que carnes salgadas pudessem ser largamente empregadas, antes do início do século XVIII, como uma importante base na alimentação da população cativa das principais regiões açucareiras da América portuguesa que, ao longo dos seiscentos, vivenciaram um gradual processo de substituição da exploração da força de trabalho cativa de indígenas pela de cativos de origem africana; entendemos que foi com o forte avanço na introdução de cativos de origem africana que ocorre no Estado do Brasil a partir do início do século XVIII, que as bases de demanda movidas pelo escravismo passaram a estimular com maior intensidade, os interesses relacionados à produção em larga escala no espaço colonial de gêneros como

4.1.4 Carnes salgadas e as dinâmicas da expansão do escravismo na América portuguesa setecentista

Em artigo no qual discute a rede econômica do mundo atlântico português no período moderno dentro de uma perspectiva de longa duração, na qual destaca três conjunturas em que se processaram grandes impulsos econômicos na América portuguesa que contribuíram para a intensificação e aprofundamento da integração desta região aos circuitos da economia atlântica, Alencastro aponta para a centralidade do tráfico negreiro em meio a estas dinâmicas. Conforme o autor:

[...] no princípio de cada fase produtiva chegaram mais africanos à América portuguesa do que a qualquer outra parte do continente americano. Assim aconteceu entre 1575 e 1625, um período impressionante na produção açucareira; no período de 1701-1720, no início do ciclo do ouro; e ainda, entre 1780-1810, um período de ressurgência agrícola e diversificação econômica. Cada nova fase produtiva da economia brasileira engendrou um aumento significativo no número de escravos importados no país. Por outras palavras, no período moderno houve um único ciclo econômico no Brasil: o ciclo do tráfico de escravos, que abarcou vários séculos. Todos os outros ciclos – do açúcar, do tabaco, do ouro dos diamantes, e do café – derivam do ciclo do tráfico de escravos, que se estendeu de 1550 a 1850.⁶⁶⁰

Sobre a relação entre as dinâmicas do tráfico negreiro e as fases de expansão econômica da América portuguesa destacadas por Alencastro, a forte expansão no ingresso de africanos escravizados nos domínios portugueses na América no início destas fases pode ser parcialmente visualizada no gráfico 1 onde se encontram representadas as variações dos números de africanos introduzidos na América portuguesa por década no período que se estende entre os anos de 1661 e 1830. Por meio do gráfico 1, percebe-se que o começo e o final do século XVIII – períodos correspondentes ao início da segunda e da terceira fase destacadas por Alencastro – foram marcados por uma significativa expansão no número de ingresso de cativos africanos nos portos da América portuguesa quando comparados aos períodos que lhes precederam.

Considerando as observações de Alencastro acerca das relações entre economia colonial e tráfico negreiro que o levaram a indicar que o tráfico transatlântico de escravos africanos correspondeu ao “factor económico central do Atlântico português”⁶⁶¹, o destaque conferido às três fases de forte expansão da economia colonial, nos possibilita, na mesma

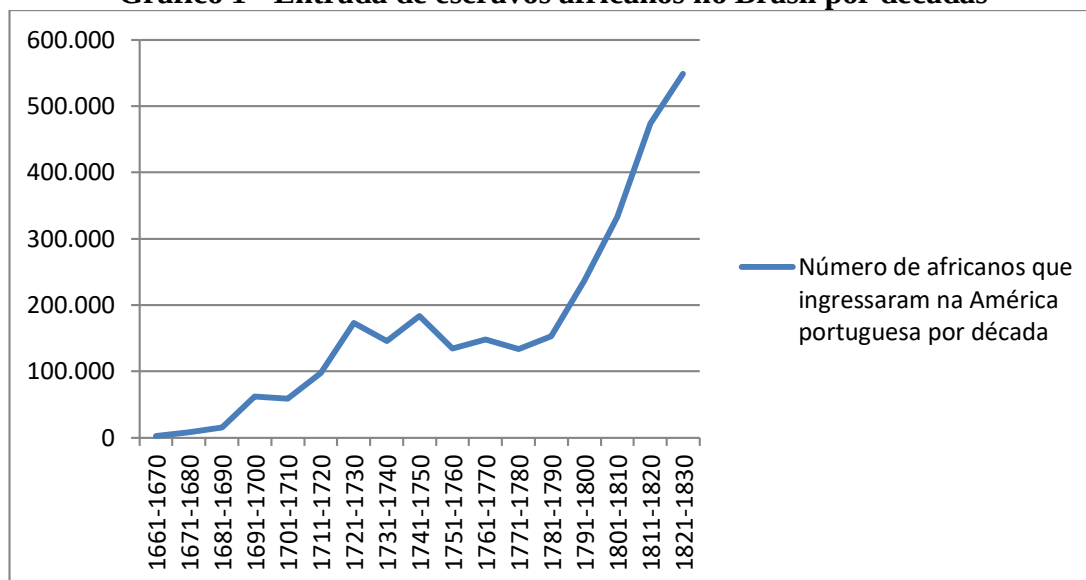
carnes salgadas, cujo estímulo maior, na colônia, até então, entendemos que se encontrava mais fortemente associado às demandas movidas pelo abastecimento das embarcações.

⁶⁶⁰ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. A rede econômica do mundo atlântico português (In) BETHENCOURT, Francisco; CURTO, Diogo Ramada (org.). **A expansão Marítima Portuguesa: 1400-1800**. Lisboa: Edições 70, 2010. p.138-139.

⁶⁶¹ *Ibid.*, p. 138.

medida, traçar um paralelo com a organização na América de espaços de produção de carnes salgadas que tiveram suas produções fortemente direcionadas ao atendimento de demandas movidas nos principais centros econômicos da colônia que, por sua vez, também eram os principais centros de conexão da América portuguesa com o restante do Império.

Gráfico 1 - Entrada de escravos africanos no Brasil por décadas



Fonte: Banco de dados do tráfico negreiro transatlântico, disponível em: <https://slavevoyages.org/>. Acesso em: 24. mai. 2020.

Se nos foi possível associar a emergência da produção e exportação de carnes salgadas na capitania de São Vicente e na província do Rio da Prata (no contexto da União Dinástica) à conjuntura de forte expansão da econômica açucareira da América portuguesa que promoveu uma ampliação da frequência de embarcações nos portos coloniais que, por sua vez, foi também uma importante fase na introdução de cativos africanos na América portuguesa; a fase inicial do ciclo do ouro, no início do século XVIII, corresponde ao contexto em que se deu a emergência da indústria da salga de carnes nos portos da porção oriental da costa leste-oeste; na mesma medida em que a fase da ressurgência da econômica agroexportadora que se observa entre 1780-1810 é marcada pela emergência de uma nova base de produção em larga escala de carnes salgada na capitania do Rio Grande de São Pedro, território da América portuguesa que integrava uma região (que se estendia por territórios hispânicos situados mais ao sul) que, entre o final do século XVIII e ao longo de uma

importante parcela do século XIX, se destacou pela grande produção e exportação de carnes salgadas.⁶⁶²

Na medida em que: as experiências de exploração da economia do criatório que se destacaram pela ampla produção de carnes salgadas em cada um dos três contextos indicados assemelham-se pelo grande volume (relativo à cada fase) e continuidade da produção do gênero durante toda uma conjuntura específica da economia colonial; que estas regiões – cada uma a seu tempo – destacaram-se como principais bases fornecedoras de carnes salgadas aos principais centros portuários da América portuguesa; e que os circuitos mercantis por elas movidos desenvolveram-se com base na exploração de um sistema de navegação de cabotagem, que projetava os circuitos da pecuária por elas controlados para o litoral; ressaltamos que estes casos se assemelham por configuram-se como experiências de exploração da economia do criatório fortemente integradas às dinâmicas e movimentações que se davam no espaço atlântico, o que nos levam a entendê-las como experiências de perfil e amplitude verdadeiramente imperiais, pois, além de não encontrarem-se limitadas, em suas bases de consumo, a um restrito mercado regional, voltavam-se ao atendimento de demandas movidas nos centros economicamente mais dinâmicos da colônia, demandas estas que por sua vez eram, em grande parte, decorrentes das movimentações desenvolvidas em alguns dos mais dinâmicos circuitos do império português no espaço atlântico.⁶⁶³

Acerca das duas últimas fases de forte expansão da economia colonial apontadas por Alencastro, a consideração do fato de que ocorreram após o período em que se deu a inserção dos interesses luso-brasileiros nas redes do tráfico transatlântico de escravos africanos que consolidou o estabelecimento de relações diretas entre América e a África por meio de rotas negreiras bipolares, nos leva a entender que nestas duas fases específicas, os impactos da expansão do escravismo nas bases de demanda por carnes salgadas na América portuguesa refletiram-se, não somente na expansão da população cativa de origem africana no próprio território colonial – que, conforme destacado, foi uma importante base de consumo de

⁶⁶² Sobre a produção de carnes salgadas no Rio Grande de São Pedro/ Rio Grande do Sul e as relações mantidas com a produção de carnes salgadas em territórios platinos, ver: VARGAS, Jonas Moreira. Abastecendo plantations: A inserção do charque fabricado em Pelotas (RS) no comércio atlântico das carnes e a sua concorrência com os produtores platinos (século XIX). *História*, Franca, v. 33, n. 2, p. 540-566, dez. 2014.

⁶⁶³ Entendendo que, antes do advento da refrigeração, a salga correspondia à forma mais comum de conservação de carnes e peixes, e que a “indústria da salga” na colônia não se restringiu às experiências de pecuária de carnes salgadas ressaltadas; a diferenciação entre as experiências históricas destacadas e outras experiências que também se desenvolveram em várias regiões da colônia, movendo circuitos de comércio de natureza local, regional ou mesmo inter-regional, não diz respeito, propriamente, à produção de carnes salgadas; mas associação de aspectos que as assemelham entre si e as diferenciam de outras experiências da indústria da salga, como: à escala de produção, as bases de circulação e as demandas atendidas pelas carnes produzidas nos espaços destacados.

carnes salgadas na colônia –, mas, também, na base de origem desta expansão: o tráfico transatlântico de escravos que, durante os séculos XVIII e XIX foi a principal base de reprodução e expansão da força de trabalho cativa na colônia e contou com uma ampla participação de agentes que o promoveram a partir de algumas das principais bases portuárias da América portuguesa/Império do Brasil.

Se a partir de meados do século XVII, os principais portos do Estado do Brasil se converteram em bases de promoção do trato negreiro que consolidaram alguns dos mais importantes circuitos de navegação do sistema sul-atlântico, entendemos como relevante destacar que o tráfico transatlântico de escravos, além de promover um aumento na movimentação de embarcações nos portos da América portuguesa, tratava-se de um segmento de navegação que, por envolver o transporte de uma grande quantidade de pessoas, mobilizava uma ampla demanda por gêneros comestíveis.⁶⁶⁴

A ampla demanda de alimentos movida por estas embarcações é possível de ser deduzida, em termos gerais, com base em uma análise da lei de arqueação imposta no ano de 1684 pelo rei Dom Pedro II às embarcações que faziam o comércio de escravos de Angola para o Estado do Brasil, lei na qual se estipulava que: “Serão obrigados os ditos navios e Embarcações a levar os mantimentos necessários para darem de comer aos ditos negros três vezes no dia, e fazer a levar agoa que abunde para lhe darem de beber, em cada um dia uma canada infalivelmente.”⁶⁶⁵ Os dispositivos desta lei dão conta da ampla demanda por gêneros comestíveis movidas por embarcações negreiras, pois, considerando a garantia de alimentação dos africanos traficados para os portos da América com base nos padrões acima indicados⁶⁶⁶, estabelecia-se que:

⁶⁶⁴ Em artigo no qual tece discussões referentes à alimentação no espaço Atlântico entre os séculos XVI e XVIII, Jaime Rodrigues – sem fazer referência expressa às embarcações negreiras – aponta as diferenças de demanda por abastecimento de embarcações que cruzavam os oceanos em função do perfil da viagem, pois, segundo Rodrigues: “Evidências indicam que navios de guerra ou de passageiros levavam provisões mais substanciais e suas viagens eram objetos de um planejamento mais eficaz do que o geral das embarcações mercantes. Uma das razões para isso era a otimização do espaço: em uma embarcação mercante, qualquer área disponível servia para o acondicionamento de mercadorias, bagagens e privilégios dos oficiais, inclusive gado vivo” RODRIGUES, Jaime. **No mar e em terra: História e cultura de trabalhadores escravos e livres**. São Paulo: Alameda, 2016. p. 78.

⁶⁶⁵ “São obrigados a fazer observar a Ley seguinte a respeito dos Navios, que navegam para Angolla – Sobre Arquiação”, disponível em: INFORMAÇÃO Geral da Capitania de Pernambuco em 1749. In: **Anaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**, v. 28, Rio de Janeiro: Oficina Gráfica da Biblioteca Nacional, 1908. p. 208.

⁶⁶⁶ As estipulações contidas na lei de arqueação de 1684, não nos levam a entender que os padrões nela estipulados fossem efetivamente seguidos pelas embarcações que moviam as rotas negreiras no Atlântico sul, contudo, entendemos que estes padrões, podem ser tomados como um claro referencial do amplo volume de alimentos destinados ao abastecimento das demandas de uma viagem negreira.

A este fim se arquiarão, e medirão igualmente os porões, fazendo-se estimação dos mantimentos e aguadas, que podem receber computados de Angola para Pernambuco, trinta e cinco dias de Viagem, para a Bahia quarenta, para o Rio cincoenta além dos mantimentos, e agoada, que for necessária para a gente dos Navios, e o mesmo compute se fará sempre de dez mais nos Portos, donde se carregarem negros a respeito do tempo que costuma ser necessário para os Portos, a que forem carregados.⁶⁶⁷

Gêneros básicos na dieta dos embarcadiços, carnes e peixes secos e salgados também integravam com destaque a dieta negreira: denominação que atribuímos à alimentação conferida na travessia oceânica aos africanos que, ao longo do período moderno, foram, de forma crescente, traficados da África para as Américas e o Caribe. Ao traçar um perfil geral da dieta negreira, Herbert Klein, indica que geralmente era composta por uma associação entre gêneros de origem africana, europeia e americana, e que, carnes e peixes secos estariam entre suas principais bases. Nas palavras de Klein:

No abastecimento para a viagem, todos os comerciantes usavam alimentos e condimentos africanos comuns juntamente com alimentos secos e biscoitos trazidos da Europa. Eles também traziam consigo suco de limão galego para combater o escorbuto. Todos os europeus, tentavam fornecer alimentos que os africanos pudessem consumir, embora isso variasse de região para região. A maioria usava farinha de trigo produzida na Europa ou América, ou arroz para produzir um mingau básico, que então seria temperado com condimentos locais e complementado com carnes e peixes frescos ou versões secas destes alimentos.⁶⁶⁸

Em documento no qual são elencados os itens necessários ao aparelhamento de uma embarcação que partisse, provavelmente de Pernambuco, para o comércio de escravos na Costa da Mina, são indicados alguns custos, dentre os quais aqueles referentes à matalotagem da embarcação. Com base nos dados apontados na dita fonte, é possível identificar que farinha (de mandioca), carne seca e feijão – tal como na dieta padrão da população cativa das principais regiões costeiras da América portuguesa entre o XVIII e o XIX – formavam a tríade que correspondia aos principais itens da dieta negreira dos barcos que, em meados do século XVIII, partiam dos portos do Estado do Brasil para a aquisição de escravos na região indicada. Nos dados desta fonte nos é possível, ainda, identificar que, da quantia de 1:175\$049rs referentes ao valor total de custeio dos itens que comporiam a alimentação de um negreiro com previsão de embarque média de 189 cativos; 680\$000rs (portanto 57,8% do valor total), corresponderia à soma do custeio dos três itens indicados cujas, quantidades e os

⁶⁶⁷ INFORMAÇÃO Geral da Capitania de Pernambuco em 1749. In: **Anaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**, v. 28, Rio de Janeiro: Oficina Gráfica da Biblioteca Nacional, 1908. p. 208.

⁶⁶⁸ KLEIN, Hebert. S. **O tráfico de Escravos no Atlântico**. Ribeirão Preto: Funpec Editora, 2004. p. 93- 94.

valores a eles referentes, seriam da ordem de: 600 alqueires de farinha (300\$000); 500 arrobas de carne seca (300\$000); 100 alqueires de feijão (80\$000).⁶⁶⁹

Em ofício enviado a 25 de novembro de 1758, pelo então vice-rei do Estado do Brasil, o Conde dos Arcos, a Tomé Joaquim Corte Real, é possível reafirmar a importância da tríade “farinha, carne-seca e feijão” na dieta negreira do tráfico de escravos movido nos circuitos do sistema sul-atlântico, pois ao relatar os expedientes referentes à arqueação na Bahia das embarcações que transportavam os escravos dos portos de Angola e de outras regiões da África para o Estado do Brasil, o vice-rei, referenciando-se na lei de arqueação, recomendava que estas embarcações levassem nos porões: “[...] 28 pipas de água para cada 100 escravos, ficando porém livres os payoes da popa e da prôa para os mantimentos de farinha, carne e feijão para a sustentação dos mesmos escravos.”⁶⁷⁰

Ao considerarmos que o comércio negreiro mobilizava circuitos de abastecimento das embarcações empregadas no tráfico transoceânico no próprio continente africano, algo a se ter em conta é que as redes de abastecimento nos portos negreiros da África não eram homogêneas, o que fazia com que as demandas por determinados gêneros alimentícios no trato negreiro estabelecido com portos de algumas regiões da África, em contextos específicos, demandassem a precaução de abastecimento prévio de um ou mais gêneros, algo possível de ser percebido no caso das carnes salgadas no trato negreiro mantido no Benin no início do século XVIII.

⁶⁶⁹ [ca. 1756] RELAÇÃO das despesas com tabaco, aguardente, praças e direitos a serem pagos na ilha do Príncipe e de que um navio negreiro necessita para ir à Costa da Mina traficar escravos. AHU_CU_015, Cx. 82, D. 6867. No documento indicado não consta data. No acervo do Arquivo Histórico Ultramarino, contudo, lhe é atribuída a datação de [ca. 1756]. O dito documento é composto de duas relações de custos de viagens negreiras. Os dados apresentados correspondem ao da segunda relação. Considerando que a fonte integra a documentação da capitania de Pernambuco, que na primeira relação há referência a uma “*companhia que se Pretende*” [provavelmente criar] e que na fonte se fala especificamente do trato negreiro com a Costa da Mina; supomos que o documento relacione-se à proposta de criação de uma companhia para o comércio de escravos da Costa da Mina encaminhada em 1757 por negociantes do Recife de forma conjunta com o pedido de criação da companhia das carnes e couros dos portos do sertão sobre a qual já fizemos menção. A despeito das imprecisões referentes ao documento, entende-se que, por tratar-se de uma espécie de planejamento, no qual se elencam os custos de uma operação negreira, esta fonte pode ser tomada como um referencial que aponta que o “tripé” farinha, carne seca e feijão, corresponderia a uma importante base da dieta negreira de barcos que, em meados do século XVIII, partiam da América portuguesa rumo à África. Considerando que o pedido de criação das duas companhias foi feito de forma associada e que os signatários sugeriam que quem comprasse ações na companhia dos portos do sertão deveria obrigatoriamente comprar na companhia da Costa da Mina; entendemos haver uma forte associação entre o comércio de carnes dos portos sertão e o comércio negreiro nas relações movidas pelos negociantes do Recife que propuseram a criação das duas companhias. Este entendimento se reforça ao identificarmos que dos 12 signatários do pedido de criação da companhia da Costa da Mina (Antonio José Brandão, Manoel Correa de Araujo, Manuel Gomes dos Santos, Henrique Martins, Antonio Pinheiro Salgado, Antônio Gomes Ramos, Manoel Almeida Ferreira, José Bento Leitão, Domingos Pires Ferreira, José Vaz Salgado, José de Abreu Cordeiro, José Silvestre da Silva) 11 também o foram no da companhia para o comércio de carnes e couros dos portos do sertão.

⁶⁷⁰ INFORMAÇÃO Geral da Capitania de Pernambuco em 1749. In: **Anaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**, v. 28, Rio de Janeiro: Oficina Gráfica da Biblioteca Nacional, 1908. p. 308-309.

Em carta escrita a 25 de fevereiro de 1712, em Luanda, pelo capitão de navio João Vicente dos Santos a Antonio Pinheiro Neto, irmão do grande negociante lisboeta Francisco Pinheiro⁶⁷¹, Santos elenca uma série de bens empregados nas negociações para a aquisição de escravos no Benin com as respectivas correspondências entre o quantitativo necessário de cada produto para a aquisição de uma determinada quantidade de escravos neste trecho costeiro do golfo da Guiné. Ao fim da relação, Santos, contudo, alertava a Pinheiro Neto que: “Se VM. intentar fazer esta viagem traga seis pipas de carne e 50 barris de balea p.^a o sustento dos escravos q. lá há de comprar; e traga sal p.^a o navio q. lá he m.to caro.”⁶⁷²

Em texto escrito no ano de 1793 (e publicado pela Academia de Ciências de Lisboa) no qual discute problemas inerentes ao tráfico negreiro mantido entre Angola e o Brasil, Luis Antonio de Oliveira Mendes destacava, entre outros aspectos, as péssimas condições às quais os africanos apreendidos pelas redes do tráfico eram submetidos desde o cativo na África à travessia oceânica. Acerca da dieta negreira, Oliveira Mendes ressaltava a péssima qualidade dos alimentos nela empregados e sugeria que uma parte disso devia-se ao fato de, por lhes ser mais barato, as embarcações negreiras que a esta época partiam da América portuguesa rumo a Angola, levavam de seus portos de origem na América grande parte das provisões a serem destinadas à alimentação dos cativos traficados o que, conforme Oliveira Mendes, prejudicaria a qualidade da alimentação, pois: “[...] de ordinário os mantimentos da escravatura vêm a ser aqueles de torna-viagem, corrompidos e avariados, e podres, que seguindo o mais barato compraram nos portos da América já com este fim e intento.”⁶⁷³

Face aos elementos apresentados, ressalta-se que, ao se referir à dieta negreira atribuída nas embarcações que moviam as redes luso-brasileiras do tráfico transatlântico de escravos, Alencastro destacou que:

Nos tumbeiros, a mandioca constituía um componente importante da alimentação dos marinheiros e dos africanos. Dava-se diariamente a cada escravo, nas travessias seiscentistas, 1,8 litros de mandioca, um quinto de litro de feijão ou milho, farinha feita de emba (o coquinho da palmeira-dendê), peixe seco e salgado, carne de boi, baleia, hipopótamo ou elefante. Parte da carne bovina seca e salgada vinha de Benguela; a de baleia, e uma parcela do peixe se trazia do Brasil; uma porção maior

⁶⁷¹ Francisco Pinheiro trata-se do grande negociante lisboeta da primeira metade do século XVIII cujas redes de agência mercantil na capitania das Minas Gerais, constituíram o objeto de estudo de Junia Ferreira Furtado em: FURTADO, Jônia Ferreira. **Homens de Negócio: A interiorização da metrópole e do comércio nas Minas setecentistas**. São Paulo: Editora HUCITEC, 2006.

⁶⁷² LISANTI FILHO, Luís. **Negócios Coloniais: Uma correspondência comercial do século XVIII**. v.4. Brasília: Ministério da Fazenda; São Paulo: Visão Editorial, 1973. p. 413-414.

⁶⁷³ Discurso Acadêmico ao Programa por Luis Antonio de Oliveira Mendes (In). CARREIRA, António. **As companhias Pombalinas**. Lisboa: Editorial Presença, 1983. p. 403

de carne seca e salgada brasileira entra nas carreiras africanas no decorrer do século XVIII.⁶⁷⁴

Conforme Alencastro, nos circuitos do tráfego transatlântico de escravos movidos por portugueses e luso-brasileiros no século XVII predominaria na dieta negreira gêneros originários da América portuguesa ou da África. No que se refere especificamente às carnes e peixes salgados, o autor destaca que, no século XVII, o fornecimento destes gêneros aos navios negreiros, além de variado, movia bases de abastecimento em territórios na África (como carnes bovinas salgadas produzidas em Benguela) e no Brasil (como as carnes de baleia e peixes); e que teria sido a partir do século XVIII que a carne seca e salgada (entenda-se carne bovina) produzida no Brasil, passou a compor, com maior destaque, os estoques destes gêneros nos navios negreiros, aspecto que entendemos relacionar-se à forte expansão do tráfico negreiro transatlântico que ocorreu no século XVIII, cujas consequências, na América portuguesa, entendemos como fatores que estimularam fortemente, a organização das bases de produção e exportação de carnes salgadas nos portos da porção oriental da costa leste-oeste no início do século XVIII, pois, ao considerarmos a expansão do tráfico negreiro movido a partir dos principais portos da América portuguesa, há que se destacar que: “O predomínio de produtos americanos, e em particular da mandioca, na ração negreira barateia o frete entre o Brasil e os portos africanos, contribui para assegurar o comércio entre as duas colônias e facilita a adaptação do africano ao escravismo brasileiro”⁶⁷⁵.

Entendemos, portanto, que o início da produção e exportação de carnes salgadas nos portos da porção oriental da costa leste-oeste foi fortemente motivado pelo aumento das demandas do gênero na colônia que, a partir do início do século XVIII, vivenciaram uma notável ampliação que se dava tanto pela expansão do escravismo como, pela dinamização mercantil desencadeada na colônia pelo ouro que, comparativamente ao contexto anterior, impactou no volume de embarcações e pessoas envolvidas na movimentação das frotas que ligavam os principais portos da América portuguesa ao reino.

A expansão da demanda por carnes salgadas no espaço colonial teria, assim, estimulado membros da comunidade mercantil do Recife – muito provavelmente em associação com negociantes de outras praças da colônia, como Salvador (para onde o gênero também era exportado) – a desenvolver e fomentar sua produção nos portos do sertão que, nesta medida, entrariam, entre outros aspectos, como um meio de redução dos custos das

⁶⁷⁴ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes**: Formação do Brasil no Atlântico Sul - Séculos XVI e XVII. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. p. 252.

⁶⁷⁵ *Ibid.*, p. 252.

atividades negreiras movidas a partir dos principais portos coloniais, dentre os quais destacava-se o de Recife, um dos mais importantes portos negreiros da colônia.⁶⁷⁶

Acerca da forte expansão do escravismo na América portuguesa no início do século XVIII, ressalta-se que suas dinâmicas moviam duas importantes bases de consumo de carnes salgadas: o tráfico transatlântico de cativos africanos – que, desde então, passou a se expandir com um maior número de viagens organizadas nos portos coloniais, mobilizando, assim, na América portuguesa, uma base demanda por gêneros como carnes salgadas para o abastecimento de parte dos barcos negreiros que iniciavam suas viagens nos portos coloniais – e o crescente ingresso de escravos africanos na colônia, o que contribuía para a ampliação das bases de consumo de carnes salgadas nos principais centros litorâneos⁶⁷⁷.

Diante da associação entre o consumo de carnes salgadas e demandas movidas pelo escravismo e que a organização do espaço de produção de carnes secas na porção oriental da costa leste-oeste (conforme nos aprofundaremos na sequência deste trabalho) foi fortemente movida pela ação das redes mercantis do Recife; entendemos que o início da produção do dito gênero nos portos do sertão foi parcialmente estimulado pela forte expansão do escravismo nas primeiras décadas do século, quando Pernambuco era uma das mais destacadas bases de promoção do tráfico e de recepção de cativos na América portuguesa.

Considerando que as dinâmicas da expansão do escravismo na América portuguesa variaram conforme a região e o tempo; e visando dimensionar o destaque de Pernambuco como espaço de promoção da expansão do escravismo na colônia no início do século XVIII (quando se organizam as bases de produção de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste), nos propomos a analisar duas variáveis que nos levam a refletir sobre as dinâmicas regionais da expansão do escravismo na América portuguesa no século XVIII, sendo elas: o número de viagens negreiras iniciadas nas principais regiões da colônia e

⁶⁷⁶ Ao destacar as demandas movidas nos circuitos do sistema sul-atlântico e a ampla base de consumo de alimentos representada pelos barcos que frequentavam os principais portos da América portuguesa no contexto da Idade de ouro, Palácios destaca que: “À demanda das dezenas de navios integrantes das frotas e dos comboios portugueses de comércio, imperial, que variavam geralmente de vinte a cinquenta embarcações de grande porte, somar-se-ia no decorrer do século das minas uma desestabilizadora demanda proveniente da rede de navios envolvidos no tráfico triangular de tabaco e escravos que faziam dos portos do Nordeste oriental, fundamentalmente Bahia e Recife, os centros do comércio colonial”. PALACIOS, Guillermo. **Campesinato e escravidão no Brasil: Agricultores livres e pobres na Capitania Geral de Pernambuco (1700-1817)** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2004. p. 59.

⁶⁷⁷ Considerando que muito da expansão do escravismo nas primeiras décadas do século XVIII direcionava-se ao atendimento de demanda por força de trabalho cativa nas regiões de mineração, reiteramos que uma das externalidades do aumento do tráfico negreiro movido pelo impulso minerador, foi a manutenção e até mesmo uma expansão de uma importante base para o fornecimento de escravos de origem africana para as regiões de agricultura do litoral, base social cuja alimentação, entre os séculos XVIII e XIX, foi um dos principais mercados atendidos pela pecuária das “*carnes secas*” da porção oriental da costa leste-oeste e da pecuária do “*charque*” no Rio Grande do Sul.

o número de escravos que ingressaram na colônia a partir destas bases regionais entre os últimos anos do século XVII (quando se deram as primeiras descobertas de destaque de ouro) e as primeiras três décadas do século XVIII que compreendem a fase de forte expansão do tráfico desencadeado pelo ouro, dados referenciados nos gráficos 2 e 3. Antes de analisarmos os dados apresentados nestes gráficos, cabe tecer algumas considerações sobre as informações neles contidas, que também se estendem aos gráficos referentes a outros períodos que serão apresentados na sequência desta de nossa abordagem e que foram elaborados a partir da mesma fonte de informação: o banco de dados sobre o tráfico transatlântico de escravos⁶⁷⁸.

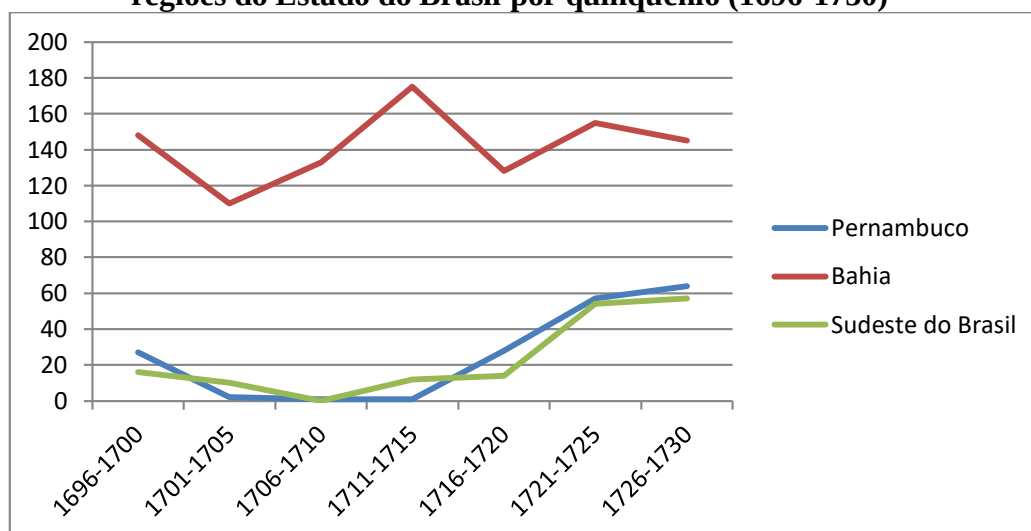
Conforme a organização do banco de dados, as informações referentes à América portuguesa dividem-se em quatro grandes bases regionais denominadas como: Amazônia, Pernambuco, Bahia e Sudeste do Brasil. Sobre a região denominada como “Amazônia” destacamos que integra dados referentes a toda a costa leste-oeste incluindo o Ceará, e teve em São Luís e Belém os principais portos de desembarque de africanos. “Pernambuco” reúne dados referentes às ações negreiras a partir de portos situados no que atualmente corresponde ao litoral de Alagoas, Pernambuco Paraíba e Rio Grande do Norte sendo o porto do Recife sua principal base; “Bahia” corresponde a uma região que, tendo o porto de Salvador como principal base, reúne dados referentes às ações negreiras movidas a partir de portos situados no que atualmente corresponde ao litoral da Bahia e Sergipe; já Sudeste do Brasil integra o litoral dos estados que atualmente fazem parte das regiões Sudeste e Sul do Brasil e teve o porto do Rio de Janeiro como principal polo regional.

Na análise do banco de dados selecionamos cifras referentes ao somatório dos números de escravos desembarcados na América portuguesa e de viagens negreiras iniciadas em seus portos a cada quinquênio, de forma a destacar variações em dinâmicas referentes a períodos (atenuando, assim, descompassos observados anualmente, seja pela ausência de dados em alguns anos, seja por grandes variações entre anos seguidos; informações que estão subdivididas entre as quatro grandes bases regionais em que os dados referentes à América portuguesa estão divididos na plataforma de referência⁶⁷⁹.

⁶⁷⁸ O banco de dados mencionado dispõe de uma compilação de informações referentes a 34.948 travessias negreiras transatlânticas efetuadas entre os séculos XVI e XIX, das quais 9.626 tratam-se de viagens iniciadas em portos do Brasil. Esta plataforma de dados encontra-se disponível a consulta em: <https://slavevoyages.org/>.

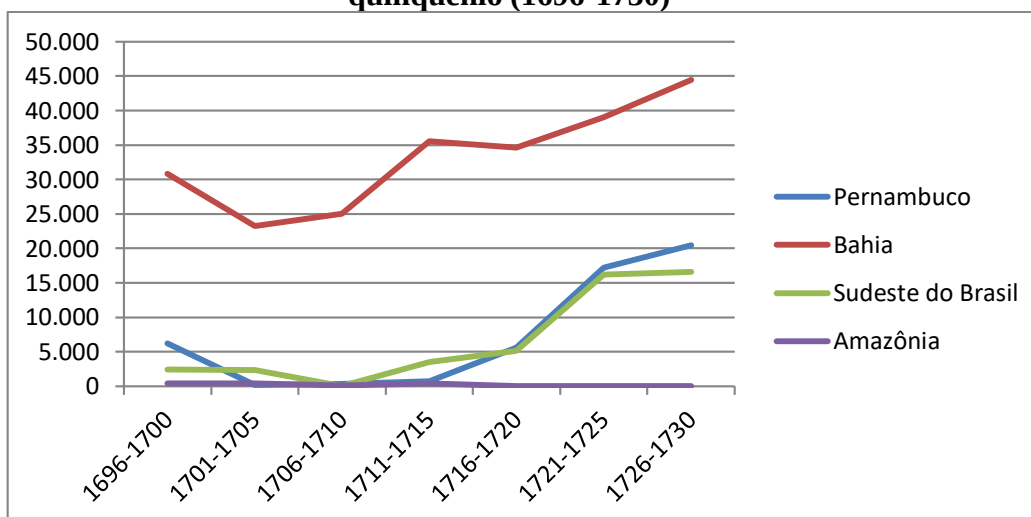
⁶⁷⁹ Conforme destacam os organizadores da base de dados, as viagens movidas pelos circuitos negreiros ibéricos ou ibero-americanos estão representadas em sua quase totalidade somente a partir de meados do século XVIII, o que nos leva a entender que os dados referentes ao período anterior – especialmente ao nos voltarmos a alguns anos específicos para os quais não há registro de viagem ou números muito limitados em algumas regiões específicas – não necessariamente correspondam à realidade do tráfico movido na dita região no período em questão. A despeito das lacunas destacadas, a amplitude desta base de dados nos leva a

Gráfico 2 – Número de viagens negreiras iniciadas a partir dos portos das principais regiões do Estado do Brasil por quinquênio (1696-1730)⁶⁸⁰



Fonte: Banco de dados do tráfico negreiro transatlântico, disponível em: <https://slavevoyages.org/>. Acesso em: 24. mai. 2020.

Gráfico 3 – Número de africanos ingressos na América portuguesa por região a cada quinquênio (1696-1730)⁶⁸¹



Fonte: Banco de dados do tráfico negreiro transatlântico, disponível em: <https://slavevoyages.org/>. Acesso em: 24. mai. 2020.

entender que, mesmo para períodos anteriores a meados do século XVIII, o conjunto de informações nela contidos possa ser tomado como importantes referenciais para o desenvolvimento de reflexões acerca de algumas dinâmicas temporais e regionais de expansão do tráfico negreiro e do ingresso de populações de origem africana na América portuguesa.

⁶⁸⁰ Os números que serviram de base para a elaboração do gráfico 2, bem como os demais gráficos referentes ao número de viagens negreiras iniciadas em portos da América portuguesa que se apresentarão na sequência dessa discussão, estão disponíveis, ao fim deste trabalho, no APÊNDICE B.

⁶⁸¹ Os números que serviram de base para a elaboração do gráfico 3, bem como os demais gráficos referentes ao número de africanos introduzidos na América portuguesa que se apresentarão na sequência dessa discussão, estão disponíveis, ao fim deste trabalho, no APÊNDICE C.

A escolha das duas variáveis visou destacar a intensidade da expansão do escravismo da América portuguesa por região em alguns períodos específicos, e correspondem a variáveis que, mesmo que vistas com certas ressalvas, apontam para dois importantes referenciais da expansão do escravismo na América portuguesa que repercutiam diretamente no aumento das demandas por carnes salgadas nos principais centros destas regiões: o tráfico negreiro movido a partir dos portos das principais regiões em que se dividia a América portuguesa e o aumento da população cativa por região.⁶⁸²

Sobre os dados referentes às viagens negreiras iniciadas na América portuguesa, destacamos que, nos recortes temporais que fizemos, não consta referência a viagem iniciada na região “Amazônia”; o que justifica a ausência desta região nos gráficos referentes às viagens negreiras. Na mesma medida, mesmo que com alguns ingressos esporádicos de escravos africanos entre o final do XVII e o início do XVIII, é somente a partir de meados do século XVIII que os portos do Maranhão e do Pará (principais bases de desembarque de escravos na região “Amazônia”) passaram a receber africanos com certa regularidade e maior volume, o que reflete a ação da Companhia Geral de do Grão Pará e Maranhão que fomentou a inserção desta região nos circuitos do tráfico transatlântico de africanos escravizados.

A opção pelo destaque a estas duas variáveis que, muitas vezes, tiveram suas dinâmicas regionais de alteração no tempo refletidas nos gráficos, partiu da consideração de que nem todo ingresso de escravo africanos na América portuguesa tinha por origem embarcações que iniciaram suas viagens em portos coloniais – como foram o caso do barco São José e Santo Antonio que, tendo partido de Lisboa, embarcou 388 escravos em São Tomé dos quais 357 foram desembarcados na região de Pernambuco no ano de 1715 – e ao mesmo tempo visou destacar certas variações regionais no comparativo das alterações anuais destas duas variáveis que, parcialmente, se justificam por viagens iniciadas em portos de uma região da América portuguesa cujo desembarque dos escravos adquiridos em portos africanos se deu em porto de outra região da colônia, como foram os casos das viagens da fragata Nossa

⁶⁸² Entre as ressalvas a serem consideradas no emprego das variáveis escolhidas como referenciais de repercussão no aumento da demanda por carnes salgadas nos espaços regionais apontados, destacamos que, especialmente na primeira metade do século XVIII, os dados referentes ao número de africanos desembarcados na América portuguesa, não refletem uma ampla retenção destes sujeitos nas zonas costeiras das regiões de desembarque em que ingressaram na América portuguesa, pois uma significativa parcela dos africanos desembarcado neste período era destinada por terra às regiões de mineração. Há que se destacar, contudo, que parte deste contingente populacional estabelecia-se ou era redistribuído dentro das bases regionais em que, originalmente, desembarcaram na colônia, o que nos leva a considerar que os números referentes aos africanos desembarcados durante a primeira metade do século XVIII (consideradas as ditas distorções) possam ser tomados (dentro de uma dimensão comparativa) como uma expressão do potencial de aumento regional da população cativa de origem africana que se estabeleceram nas unidades de produção e núcleos urbanos das principais regiões costeiras da colônia, que, no século XVIII, eram algumas das mais importantes bases de consumo de carnes secas produzidas nos portos do sertão.

Senhora do Livramento e Santa Teresa que, tendo partido no ano de 1715 de um porto da região de Pernambuco, adquiriu 444 escravos em Luanda dos quais 396 foram desembarcados em 1716 na Bahia; e da fragata Santo Cristo da Misericórdia e Nossa Senhora dos Remédios que, partindo da região de Pernambuco em 1719, adquiriu 149 escravos em Elmina dos quais 133 foram desembarcados, no ano de 1720, na Bahia⁶⁸³.

Considerando que as primeiras décadas do século XVIII correspondem a um período de forte expansão do ingresso de africanos na América portuguesa, uma análise dos gráficos referente às viagens negreiras iniciadas em portos da América portuguesa e do número de ingresso de cativos em cada uma das bases regionais destacadas, demonstram que a Bahia era, a esta época, de forma destacada e incomparável, o principal centro negreiro da América portuguesa, seja como base para a promoção de viagens negreiras, seja como base de ingresso de escravos africanos na colônia.

Os gráficos revelam, ainda, um baixo padrão de atividades negreiras das regiões de Pernambuco e do Sudeste do Brasil nos primeiros anos do século XVIII, padrão que viria a ser modificado a partir da década de 1710, quando se observa um leve aumento das ações no Sudeste do Brasil no início da década e, a partir de meados da década, um impulso na região de Pernambuco que se manteve e se seguiu na década de 1720, quanto este impulso também se deu na região Sudeste do Brasil.

Se desconsiderarmos que o baixo padrão que se observa no tráfico movido nestas duas regiões nos primeiros anos do século, ao menos parcialmente, possa corresponder a uma falta de registros de viagens negreiras movidas a partir destas bases, devemos ter em conta, também, que os anos iniciais do século XVIII foram marcados, entre outros eventos, pela Guerra de Sucessão espanhola que, direta ou indiretamente, pode ter contribuído para uma redução ou mesmo uma limitação da promoção de atividades negreiras nestas duas regiões pela insegurança que a guerra causou na navegação transatlântica, pois, além dos ataques franceses à cidade do Rio de Janeiro no início da década de 1710⁶⁸⁴; em Pernambuco este período foi marcado pela perda de embarcações que moviam o comércio com o reino, o que nos leva a entender que, a Guerra de Sucessão possa ter repercutido, também, em uma

⁶⁸³ Os dados referentes às viagens indicadas encontram-se disponíveis em: <https://slavevoyages.org/> Acesso em: 25. mai. 2020.

⁶⁸⁴ Sobre as invasões francesas à cidade do Rio de Janeiro movidas nos anos de 1710 e 1711 por esquadras comandadas, respectivamente, por Jean-François Duclerc e por René Duguay-Troin ver: BICALHO, Maria Fernanda. **A cidade e o Império: O Rio de Janeiro no século XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. p. 268-279.

limitação momentânea da promoção de atividades negreiras a partir das duas bases regionais consideradas.⁶⁸⁵

Comparando os dados referentes a estas duas regiões, observa-se que, durante a fase de forte expansão do escravismo na América portuguesa nas primeiras décadas do século XVIII a região de Pernambuco desenvolveu um padrão de ação no segmento negreiro de nível similar (mas levemente superior) ao da região do Sudeste do Brasil⁶⁸⁶.

A comparação é digna de nota como forma de ressaltar que, a despeito do papel de destaque que o Rio de Janeiro viria a adquirir como principal porto abastecedor das regiões de mineração com produtos importados, o seu peso no conjunto das atividades negreiras na América portuguesa era, nesse contexto, levemente abaixo ao da região de Pernambuco; cabendo ressaltar que ambos eram, contudo, bastante inferiores ao da região da Bahia que, se manteve como principal base negreira da América portuguesa até o final do século XVIII e, por toda primeira metade do século, foi o principal centro fornecedor de escravos às zonas de mineração.⁶⁸⁷

Entende-se, assim, que a produção de carnes salgadas nos portos do sertão que se desenvolveu com base na ação de agente mercantis fortemente vinculados à praça do Recife, se deu em um contexto marcado por um forte engajamento de Pernambuco no trato negreiro,

⁶⁸⁵ Ao referir-se aos impactos da guerra de sucessão espanhola no comércio movido por Pernambuco Manuel dos Santos faz referência à: “[...] perda de tantos navios, que se perderam desde o dito ano de 1707 até o de 1710, que só dos que levavam carga de Pernambuco foram 15 ou 16, uns tomados dos inimigos da fé, outros dos inimigos da coroa, e outros dando à costa nos mesmos portos, onde estavam ancorados em cuja perda teve a ambição o seu castigo” SANTOS, Manuel dos. **Calamidades de Pernambuco**. Recife: FUNDARPE. 1986. p. 17.

⁶⁸⁶ Se os dados compilados nos levam a destacar uma leve vantagem da região de Pernambuco como base negreira em comparação com a região Sudeste do Brasil neste período, destacamos que parte dos escravos que desembarcavam na região de Pernambuco durante a Idade de ouro destinava-se às Minas não somente pelo caminho do Sertão, mas também pela sua reexportação ao Rio de Janeiro. Cabral de Mello destaca que uma das queixas da elite açucareiras contra o governador Castro e Caldas (derrubado pelo levante mazombo) foi o fato de “[...] desobedecer à proibição régia da exportação de escravos para o Rio de Janeiro, de onde eram revendidos às Minas” MELLO, Evaldo Cabral de. MELLO, Evaldo Cabral de. **A Fronda dos Mazombos: Nobres contra mascates, Pernambuco, 1666-1715**. São Paulo: Editora 34, 2003. p. 246-247. Aspecto que demonstra, desde o início do século XVIII, havia uma articulação entre os interesses mercantis do Recife e do Rio de Janeiro na reexportação de escravos que repercutia na redistribuição regional interna dos cativos africanos ingressos na América portuguesa.

⁶⁸⁷ A despeito de o Rio de Janeiro, especialmente a partir da década de 1720, com a consolidação do Caminho Novo, ter se convertido no principal porto de abastecimento das regiões mineradoras e de nesta mesma década ter se dado uma forte expansão dos números de viagens negreiras movidas a partir da região Sudeste e do desembarque de africanos nesta mesma região, Antonio Carlos Jucá de Sampaio, destaca que a Bahia foi o principal centro fornecedor de escravos às Minas. Ao referir-se ao comércio de escravos para as Minas na primeira metade do século XVIII, Jucá de Sampaio destaca que: “[...] a Bahia conseguiu manter um papel relativamente mais importante do que o Rio de Janeiro no abastecimento de cativos para as regiões de mineradoras. Esta primazia está ligada ao domínio baiano sobre o tráfico com a Costa da Mina, cujos escravos eram aparentemente preferidos nestas regiões.” SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. **Na encruzilhada do Império: Hierarquias Sociais e Conjunturas Econômicas no Rio de Janeiro (c.1650-c.1750)**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003. p. 151.

o que movia regionalmente importantes bases de consumo de carnes salgadas e teria contribuído para o desenvolvimento da produção deste gênero que, ao ser produzido em grande escala, passou a abastecer, não somente as demandas movidas regionalmente, como também a de outras regiões da colônia como a Bahia e o Rio de Janeiro que, ao longo do século XVIII, foram importantes destinos das carnes salgadas produzidas nos portos do sertão.

Tendo em conta o comércio intercolonial, é possível constatar que ao fim da primeira metade do século XVIII, as “*carnes secas do sertão*” já era um dos principais produtos exportados de Pernambuco para Bahia e o Rio de Janeiro, o que revela que a inserção deste gênero nos circuitos de comércio movido entre as principais praças da colônia, remontaria a períodos anteriores.⁶⁸⁸

Em Pernambuco, as carnes salgadas, também atendiam demandas de embarcações que chegavam da África independente de destinarem-se a região, pois, conforme Palacios: “[...] a posição geográfica de Pernambuco fazia do Recife um ponto natural de chegada dos navios negreiros, ainda que fosse só – como aconteceu com frequência no apogeu da crise – para se abastecer e seguir viagem para a Bahia ou o Rio de Janeiro”.⁶⁸⁹

A crise à qual Palacios refere-se corresponde ao já mencionado processo de retração da *plantation* açucareira que se observa em Pernambuco e capitanias vizinhas ao longo de grande parte do século XVIII, retração à qual, conforme indica o autor, se associa a um avanço regional da agricultura de alimentos e de gêneros como tabaco, culturas que, ao longo do século XVIII, deram margem à formação de um destacado segmento de agricultores pobre e livre que estava na base da produção destes gêneros e proporcionaram a constituição de importantes circuitos mercantis que exploravam a comercialização destes produtos. Na relação que estabelece entre a retração da *plantation* açucareira e a emergência do que denomina como uma agricultura campesina em Pernambuco e capitanias vizinhas ao longo do século XVIII, Palacios indica que:

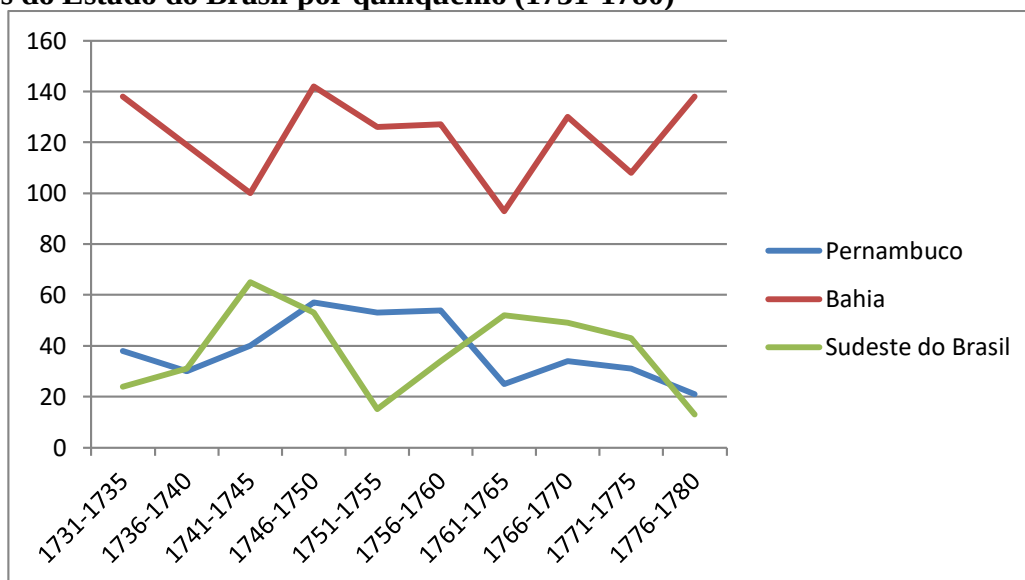
⁶⁸⁸ Sobre o comércio desenvolvido por Pernambuco em 1749, as carnes salgadas são indicadas como um dos principais gêneros exportados para a Bahia e o Rio de Janeiro. No comércio com a Bahia as “*carnes seccas do certão*”, coartinhas de barro de Ipojuca e doces variados são indicados como os principais produtos exportados à Salvador; já no comércio com o Rio de Janeiro, os escravos da Costa da Mina, “*carnes secas do sertão*”, solas, couros eram as principais mercadorias. Ver: “Relação dos portos em que commerceam os moradores de Pernambuco e os efeitos que levam para a continuação d’este comercio, e quais sejam os que lhe trazem para lhe darem sahida”, disponível em: INFORMAÇÃO Geral da Capitania de Pernambuco em 1749. In: **Anaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**, v. 28, Rio de Janeiro: Oficina Gráfica da Biblioteca Nacional, 1908. p. 482.

⁶⁸⁹ PALACIOS, Guillermo. **Campesinato e escravidão no Brasil: Agricultores livres e pobres na Capitania Geral de Pernambuco (1700-1817)** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2004. p. 50.

O vazio deixado pela crise das plantações ofereceu condições favoráveis para a expansão marginal de estruturas produtivas e de formas de organização social que não dependiam do trabalho de escravos e eram capazes – ainda que pela sua própria precariedade – de se adaptar com agilidade às oscilações de um mercado que demandava basicamente tabaco para comprar escravos e mantimentos para alimentá-los.⁶⁹⁰

Se Palacios ressalta que ao longo de grande parte do século XVIII a *plantation* açucareira vivenciou uma retração em Pernambuco e considerarmos que estas grandes unidades eram importantes bases de consumo de carnes salgadas nas principais regiões econômicas do litoral, é preciso destacar que, conforme indicou Gustavo Acioli, o processo de retração da economia açucareira em Pernambuco ganha maior força no final da década de 1720⁶⁹¹ e que, a despeito de retrações momentâneas nas atividades negreiras a partir deste período, a região de Pernambuco seguiu sendo uma importante base negreira na América portuguesa, conforme se observa nos gráficos 4 e 5, com dados referentes às dinâmicas regionais do tráfico na América portuguesa no período situado entre os anos de 1731 e 1780 que, *grosso modo*, compreende a fase de maior retração da *plantation* no Nordeste Açucareiro.

Gráfico 4 – Número de viagens negreiras iniciadas a partir dos portos das principais regiões do Estado do Brasil por quinquênio (1731-1780)

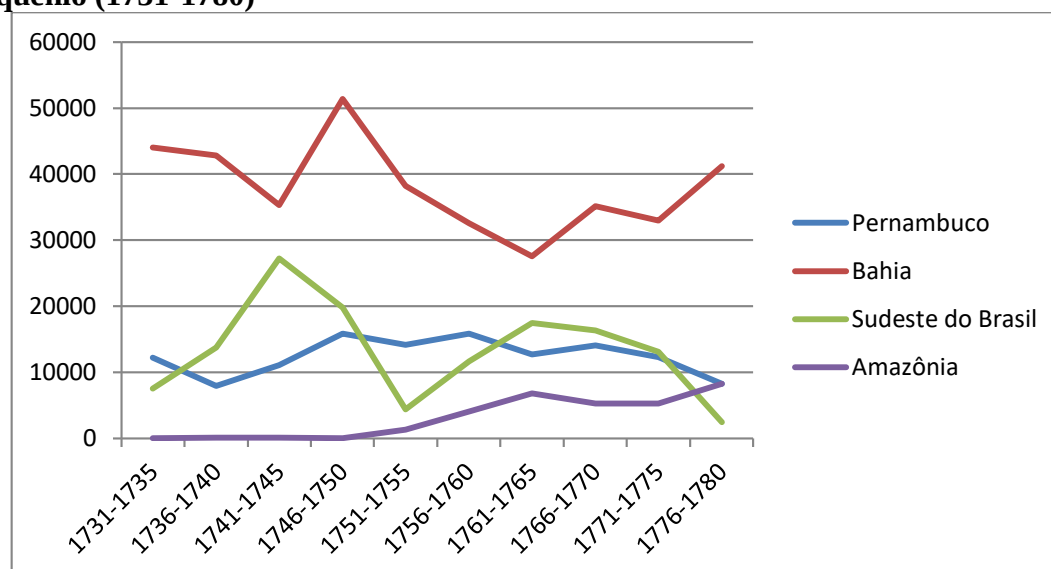


Fonte: Banco de dados do tráfico negreiro transatlântico, disponível em: <https://slavevoyages.org/>. Acesso em: 24. mai. 2020.

⁶⁹⁰ PALACIOS, Guillermo. **Campesinato e escravidão no Brasil: Agricultores livres e pobres na Capitania Geral de Pernambuco (1700-1817)** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2004. p.55

⁶⁹¹ LOPES, Gustavo Acioli. **Negócio da Costa da Mina e Comércio Atlântico: Tabaco, Açúcar, Ouro e Tráfico de escravos: Pernambuco (1654-1760)**. 2008. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

Gráfico 5 – Número de africanos ingressos na América portuguesa por região a cada quinquênio (1731-1780)



Fonte: Banco de dados do tráfico negreiro transatlântico, disponível em: <https://slavevoyages.org/>. Acesso em: 24. mai. 2020.

Considerando as variações apresentadas nos gráficos 4 e 5, percebe-se que, a despeito da clara manutenção da prevalência da Bahia na promoção de viagens negreiras na América portuguesa, o Sudeste do Brasil (que vivencia grandes oscilações em seus padrões de atividade negreira ao longo deste período), em determinados momentos, aproxima-se da Bahia como base de promoção de viagens negreiras e de desembarque de escravos.

Ao compararmos os padrões de oscilações referentes ao número de viagens negreiras que partiram da região Sudeste do Brasil e o de escravos desembarcados nesta região, percebe-se ainda que, entre as década de 1730 e 1740, o avanço do padrão médio de desembarques de escravos no Sudeste do Brasil foi, levemente, superior ao avanço das viagens que partiram desta mesma região, o que, ao menos em parte, justifica-se pelas viagens iniciadas em portos de uma região distinta da América portuguesa que desembarcaram os escravos adquiridos na África em portos da região Sudeste do Brasil. Para referir-me apenas a alguns casos, destaca-se que: em 1738, das 07 viagens negreiras iniciadas na região de Pernambuco, 03 desembarcaram os africanos escravizados na própria região, 03 o fizeram no Rio de Janeiro e 01 na Bahia; já em 1741, das 14 viagens negreiras iniciadas na Bahia, 11 desembarcaram os cativos nesta mesma região, 02 no Rio de Janeiro e 01 em Pernambuco.

Esta espécie de “triangulação” do comércio negreiro entre portos do Atlântico-sul revela uma interação mercantil inter-regional na expansão do escravismo na América portuguesa entre alguns dos principais portos do Estado do Brasil que, além de envolver dois

importantes fatores que moviam o consumo de carnes salgadas na colônia (o tráfico negreiro transatlântico e as bases de potencial expansão da população cativa nas principais regiões econômica da América portuguesa, aferidas a partir do número de escravos desembarcados), tratava-se de um segmento mercantil de grande relevância para a economia da colônia, o que nos leva a entender que tenha fomentado um estreitamento de relações mercantis movidas entre os principais centros econômicos da América portuguesa, que, consideramos que possam estar na base do fortalecimento de circuitos de comércio inter-regionais em meio aos quais inseria-se o comércio gêneros de abastecimento como as carnes salgadas produzidas nos portos do sertão⁶⁹².

Com base nos gráficos 4 e 5, observa-se que a década de 1750 – quando alguns dos mais importantes negociantes do Recife solicitaram a criação de uma companhia para o comércio de carnes e couros dos portos do sertão e de outra para o comércio de escravos na Costa da Mina – foi marcada por uma forte retração da promoção de viagens negreiras e do desembarque de escravos na região Sudeste do Brasil, enquanto a região de Pernambuco vivenciou uma estabilidade no padrão de suas atividades negreiras, o que não necessariamente reflete uma manutenção de bases de retenção regional de cativos na região de Pernambuco e de retração no Sudeste do Brasil, pois, ao destacar o comércio de escravos entre Pernambuco e o Rio de Janeiro, Antonio Carlos Jucá de Sampaio ressaltou que este comércio negreiro inter-regional:

[...] já era muito bem estabelecido nos anos 1750, o que indica que sua estruturação se dera anteriormente: se tomarmos somente os dados para os anos de 1750 a 1759, veremos que nada

⁶⁹² A partir da análise de registros de fianças passadas a embarcações que partiram do porto do Rio de Janeiro entre os anos de 1724 e 1730, Antonio Carlos Jucá de Sampaio identificou que, neste período, 21 viagens tiveram por destino portos do “Nordeste”: denominação na qual o autor une portos da região Nordeste do Brasil excetuando-se aqueles das capitanias de Pernambuco e da Bahia que, pelo maior volume de registros, tiveram seus dados identificados pelo autor de forma específica. Acerca da base econômica que movia as ligações do Rio de Janeiro com os portos do “Nordeste” a esta época, Jucá de Sampaio indica que, de sua parte: “[...] há um total desconhecimento do que era transacionado com essas áreas, e em que proporções. Seja como for, a regularidade dos contatos e o fato de dois terços das embarcações para ai destinadas serem de pequeno porte [segundo o autor 14 das 21 embarcações corresponderiam a lanchas, patachos e sumacas] demonstram tratar-se de uma típica navegação de cabotagem e, portanto, de redistribuição de produtos coloniais e europeus.” SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. **Na encruzilhada do Império: Hierarquias Sociais e Conjunturas Econômicas no Rio de Janeiro (c.1650-c.1750)**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003. p. 171. A despeito da identificação genérica, acreditamos que os registros de viagens para os portos do “Nordeste” destacados pelo autor correspondam, ao menos em parte, às conexões movidas com os portos do sertão que tinham como uma de suas bases o comércio de carnes e couros que se desenvolvia tanto por ligações diretas entre portos do sertão e o porto do Rio de Janeiro, como também pelo intermédio de portos de Pernambuco (para onde, segundo Jucá de Sampaio, partiram no mesmo período 79 embarcações do Rio de Janeiro); pois do porto do Recife também eram reexportadas uma significativa parcela das carnes produzidas nos portos do sertão. Em se confirmando a suposição apontada, é possível, portanto, de se remontar os laços mercantis entre os portos do sertão e o Rio de Janeiro por meio do comércio de carnes e couros a partir da década de 1720, quando a produção e comércio destes gêneros já se desenvolviam, com certo destaque, em Aracati.

menos que 61% dos escravos então desembarcados em Pernambuco foram enviados para o Rio de Janeiro.⁶⁹³

Baseado no que indica Jucá de Sampaio, entende-se que na década de 1750, o trato negreiro desenvolvido em Pernambuco atuava fortemente na redistribuição de escravos para o porto do Rio de Janeiro. Entendemos que estas ligações possam ter sido (especialmente ao longo da primeira metade do século XVIII) uma importante base para o estabelecimento e fortalecimento de conexões entre agentes mercantis que atuavam nestas duas regiões da colônia que tenham dado margem a abertura e expansão do acesso das carnes salgadas produzidas nos portos do sertão ao mercado do principal porto da região centro-sul da América portuguesa que, desde as descobertas do ouro, vivenciava um processo de crescimento de sua importância, não somente como centro regional que concentrava grande parte das atividades de exportação, importação e redistribuição interna do comércio movimentado na região centro-sul da colônia (que incluía uma importante parcela do comércio movido nas regiões de mineração); mas também pelo seu crescente destaque no conjunto da América portuguesa e do império português.

Acerca do papel estratégico que o Rio de Janeiro passou, de forma crescente, a adquirir no conjunto do Império português ao longo do século XVIII, Maria Fernanda Bicalho indica que:

[...] a cidade do Rio de Janeiro ia assumindo uma importância cada vez maior dentro da colônia e do próprio Império português. Esta importância não era recente, inserindo-se num processo que tivera início em fins do século XVII e primórdios do século XVIII, com a fundação da Colônia do Sacramento e a infundável disputa daí decorrente entre as coroas da Espanha e de Portugal.⁶⁹⁴

Bicalho ressalta que, no século XVIII, o Rio de Janeiro vivenciava uma ampliação de sua dimensão como um espaço estratégico na América portuguesa, não somente pelo fato de consolida-se como principal porto abastecedor das regiões de mineração, mas, também, por ter sido o centro de coordenação e organização na colônia da retomada das ações portuguesas na região platina a partir do final do século XVII, quando, antes mesmo das descobertas de ouro, se deu a criação da Colônia do Sacramento (praça subordinada ao governo do Rio de Janeiro), que, desde então motivou intensos conflitos entre os impérios ibéricos na América do Sul.

⁶⁹³ SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. **Na encruzilhada do Império: Hierarquias Sociais e Conjunturas Econômicas no Rio de Janeiro (c.1650-c.1750)**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003. p. 171.

⁶⁹⁴ BICALHO, Maria Fernanda. **A cidade e o Império: O Rio de Janeiro no século XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. p. 83.

Os conflitos entre os impérios ibéricos na região platina, que se intensificaram em meados do século XVIII, foram, portanto, um fator de relevo para a consolidação, na segunda metade do século XVIII, de um processo de transferência do eixo político e econômico do Estado do Brasil para a porção centro-sul da colônia que já se esboçava nas primeiras décadas do século com o avançar da mineração e conferiram um crescente destaque à cidade do Rio de Janeiro que, em meio a uma conjuntura de acirramento dos conflitos contra os espanhóis nos limites meridionais da América portuguesa, tornou-se capital em 1763, ano em que o centro político do Estado do Brasil foi transferido da cidade da baía de Todos os Santos para a cidade da baía da Guanabara. Sobre o contexto e as motivações desta importante mudança ocorrida em meados do século XVIII, Maria Fernanda Bicalho destacou que:

A transferência da capital do Estado do Brasil para o Rio de Janeiro veio assim corroborar o caráter central que esta cidade vinha assumindo desde o início do século XVIII como *locus* articulador de toda região Centro-Sul da colônia. Isto se devia, por um lado, aos incessantes conflitos no seu extremo meridional entorno da delimitação das fronteiras entre os territórios dos dois países ibéricos, e, por outro, à importância da região mineradora que, embora decadente à prospecção aurífera e os rendimentos régios, continuava a ser a menina dos olhos da política metropolitana.⁶⁹⁵

Considerando a importância da mudança destacada – que se dava em um contexto de conflitos contra os espanhóis no Prata e de fortalecimento do poder naval da Inglaterra, tradicional aliada de Portugal, que, neste mesmo contexto, passa a ser vista pelo reino ibérico como uma ameaça à manutenção da integridade de seu império – entende-se que esta mudança repercutiu diretamente na expansão do destaque que a cidade do Rio de Janeiro detinha em meio aos circuitos de navegação do império no espaço sul-atlântico, o que se reflete, entre outros aspectos, na criação do Arsenal da Marinha no mesmo ano de transferência da capital, elementos que apontam para uma expansão e fortalecimento do potencial da cidade do Rio de Janeiro como um dos mais destacados eixos de articulação do império português no espaço atlântico.⁶⁹⁶

⁶⁹⁵ BICALHO, Maria Fernanda. **A cidade e o Império: O Rio de Janeiro no século XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. p. 84-85.

⁶⁹⁶ Sobre o contexto e as motivações da criação, em 1763, do Arsenal da Marinha no Rio de Janeiro pelo então vice-rei, o Conde da Cunha, Diogo de Carvalho Cabral indica que: “A conjuntura geopolítica, à época, era conformada, em larga medida, pelas disputas ibéricas na região platina. O perigo encontrava-se vizinho, sendo representado pelas pretensões revanchistas dos ministros e generais espanhóis, confiantes que estavam na possibilidade de estenderem seus domínios americanos sobre os territórios do Brasil meridional. A marinha portuguesa, em plena decadência e abandono desde a expulsão dos holandeses, em 1654, e desnecessária que era diante da garantia de proteção assegurada pela frota inglesa – senhora absoluta dos mares depois da estrondosa vitória na Guerra dos Sete Anos –, tentou timidamente reerguer-se, retomando a construção de embarcações próprias e diminuindo a dependência em relação à antiga aliança com os ingleses, ela mesma posta sob suspeita nos anos 1760.” CABRAL, Diogo de Carvalho. *Florestas e Ribeiras no Império*

Sobre o contexto de transformações que se operam a partir de meados do século XVIII, é preciso, ainda, chamar atenção para os impactos da ação das duas companhias de comércio criadas na América portuguesa nas dinâmicas de expansão regional do escravismo na colônia. Criadas respectivamente nos anos de 1755 e 1759, as Companhias Gerais do Grão-Pará e Maranhão e de Pernambuco e Paraíba tinham como um de seus propósitos a busca pela reativação e/ou fomento a atividades de produção de tradicionais e novos gêneros coloniais voltados à exportação nas regiões sobre as quais se estendia as jurisdições das duas companhias de comércio que correspondiam, respectivamente, ao Estado do Grão-Pará e Maranhão e a capitania geral de Pernambuco. Às ditas companhias foi concedido o monopólio do comércio externo desenvolvido no espaço de suas respectivas jurisdições, o que incluía o tráfico transatlântico de escravos.

Com base na análise dos gráficos 4 e 5, é possível perceber que, é a partir de meados da década de 1750, portanto, sob o signo da ação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, que a região “Amazônia” se insere efetivamente nas redes do tráfico transatlântico de escravos, não como base da promoção do tráfico, mas como região de destino de cativos de origem africana, sendo o Maranhão e o Pará as duas principais bases de desembarque de cativos africanos nesta grande região da América portuguesa.

Se as atividades da pecuária das carnes salgadas dos portos do sertão, até meados do século XVIII, estiveram fortemente voltadas ao atendimento de demandas movidas nos principais centros econômicos do Estado do Brasil, é especialmente a partir de meados do século XVIII – época em que o porto de Parnaíba, na capitania do Piauí, (o único dentre os portos do sertão produtores de carnes salgadas que não integrava a capitania geral de Pernambuco e o Estado do Brasil) passa a ganhar maior destaque pelo volume de suas atividades – que a produção de carnes desenvolvidas em parte dos portos do sertão, passou a atender também, ao menos com maior força, demandas movidas nos principais centros econômicos do Estado do Grão Pará e Maranhão, o que se deu, portanto, à mesma época em que esta região da América portuguesa foi mais fortemente integrada aos circuitos negreiros do atlântico e teve sua economia fortemente dinamizada com o fomento à produção de gêneros exportáveis, o que repercutia em uma expansão das conexões ultramarinas movidas em seus portos, que, conforme nosso entendimento, potencializou nesta região as demandas por gêneros como carnes salgadas, que passaram, portanto, a ser atendidas com maior

destaque, a partir deste período, pela produção dos portos do sertão, especialmente o de Parnaíba, de onde eram enviadas carnes salgadas para o Pará e o Maranhão.⁶⁹⁷

Ao nos voltarmos aos números de viagens negreiras e de desembarque de escravos africanos na região de Pernambuco, percebe-se que, a partir do ano de 1761, quando o monopólio da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba sobre o tráfico negreiro começa a se efetivar, ocorre uma sensível redução do número de viagens negreiras iniciadas na região de Pernambuco, redução que, contudo, não se reflete, no mesmo nível, no número de escravos desembarcados na região⁶⁹⁸.

Com base na análise do banco de dados sobre o tráfico negreiro, entendemos que a disparidade entre a redução do número de viagens negreiras iniciadas na região de Pernambuco e uma certa manutenção no volume de africanos desembarcados na região que se observa a partir da década de 1760 reflete à introdução de escravos na região por meio de embarcações cujas viagens iniciaram-se em Lisboa. A título de exemplificação do que, em maior ou menor proporção, ocorreu ao longo da época do monopólio da companhia, destacamos que no ano de 1767, das 09 embarcações que desembarcaram escravos na região de Pernambuco, 06 iniciaram suas viagens na região, enquanto 03 o fizeram em Lisboa.

Os aspectos destacados nos levam a entender que o monopólio exercido pela Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba sobre o tráfico negreiro repercutiu não só em uma perda, por parte dos traficantes locais, de uma importante parcela do controle que estes sujeitos exerciam no comércio negreiro ao promovê-lo, mas, também, em uma redução do número de viagens negreiras iniciadas nos portos da região de Pernambuco. Considerando que as operações negreiras mobilizavam uma ampla demanda por gêneros comestíveis e que carne salgada era um gênero de destaque na dieta negreira das rotas do tráfico transatlântico movidas entre os portos do Atlântico-sul ao longo do século XVIII, a redução do número de viagens negreiras iniciadas na região de Pernambuco representava, nesta medida, uma retração do potencial regional de demanda por carnes salgadas referentes ao abastecimento das embarcações que promoviam o tráfico negreiro a partir desta região.

Ao analisarmos os dados referentes aos anos que se seguiram à criação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, observa-se, também, que este período (em termos médios) foi marcado por um avanço no número de viagens negreiras iniciadas nas regiões da

⁶⁹⁷ Sobre a Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão ver: DIAS, Manuel Nunes. **A Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão** (1755-1778). São Paulo: Universidade de São Paulo, 1971. ; CARREIRA, António. **A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão: O comércio monopolista Portugal-África-Brasil na segunda metade do Século XVIII**. v. 1 e 2. São Paulo: Editora Nacional, 1988.

⁶⁹⁸ Sobre a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba ver: RIBEIRO JÚNIOR, José. **Colonização e Monopólio no Nordeste do Brasileiro**. São Paulo: Hucitec, 2004.

Bahia e no Sudeste do Brasil, o que nos leva a entender que o período posterior à criação das companhias monopolistas (que foi marcado como uma época de aumento da produção e do comércio de carnes e couros nos portos do sertão), para além de uma maior expansão de suas atividades no atendimento a demandas movidas no Estado do Grão Pará e Maranhão, possa ter refletido, também, em uma maior expansão do comércio dos portos da porção oriental da costa leste-oeste com mercados das regiões Sudeste do Brasil e Bahia, como era o caso de Salvador – que por sua importância como um dos principais centros de conexão portuária do Império português e de principal centro negreiro da América portuguesa ao longo de quase todo o século XVIII, entendemos ter sido o principal mercado das carnes salgadas produzidas na porção oriental da costa leste-oeste – pois lembremo-nos que o comércio movido nos portos do sertão, conforme o alvará de criação da Companhia Geral Pernambuco e Paraíba, foi mantido livre do monopólio da dita companhia.

Na medida em que o recorte temporal destacado nos gráficos 4 e 5, em termos gerais, foi marcado por uma relativa retração da agricultura açucareira no conjunto da economia colonial, que se deu com maior intensidade em Pernambuco; que a alimentação dos cativos das grandes unidades produtoras de açúcar nos principais centros econômicos da colônia correspondia, nos séculos XVIII e XIX, a uma importante base de consumo de carnes salgadas; e considerando o potencial de retração e avanço das demandas por carnes salgadas movidas pelo tráfico negreiro nas três principais bases regionais promotoras do tráfico transatlântico de escravos na América portuguesa; entendemos que a expansão das atividades nos portos da porção oriental da costa leste-oeste que ocorreu ao longo deste período, é, em parte, um reflexo da amplitude dos mercados e das demandas de consumo atendidas pelas carnes produzidas nos portos do sertão que, conforme destacamos, não se restringiam ao mercado regional da capitania geral de Pernambuco, nem à alimentação dos cativos das grandes unidades produtoras, tratando-se de um segmento de comércio de abastecimento que atendia, de forma regular ou suplementar, demandas movidas ou decorrentes das movimentações de alguns dos mais dinâmicos circuitos do império português setecentista movimentados a partir de suas principais bases de conexão na América.

Diante dos aspectos explicitados, entendemos que no ordenamento econômico regional da capitania geral de Pernambuco – que no século XVIII, em linhas gerais, foi marcado por um processo de retração da *plantation* açucareira – a economia das carnes salgadas, pode ser compreendida, como uma contrapartida, no âmbito da pecuária, à agricultura de alimentos que avançou regionalmente na primeira metade do século XVIII,

pois, ambos segmentos econômicos atendiam bases de consumo similares e seus produtos moviam (ou eram eventualmente inseridos em) circuitos mercantis que não encontravam-se limitados ao atendimento de demandas movidas nos mercados das bases regionais nas quais estes gêneros alimentícios eram produzidos. Ao referir-se às bases de consumo atendidas pela agricultura de alimentos desenvolvida nas regiões costeiras situadas entre as capitanias de Pernambuco e Paraíba que, em parte, se assemelham àquelas atendida pelas carnes salgadas, Palacios destacou que:

Esta demanda respondia a 2 variáveis fundamentais. Por um lado, um mercado ampliado da colônia, que se regulava com frequência pelas crises alimentares regionais que mobilizavam a produção de outras áreas, e segmentos produtores, especializados no cultivo de gêneros de primeira necessidade; por outro, um enorme mercado externo constituído pelas demandas gerais de diversos setores da população que habitava os domínios do império português, suas áreas de influência direta, e até seus canais de comunicação⁶⁹⁹

Se as carnes salgadas dos portos do sertão eram regularmente exportadas para os principais centros econômicos da América portuguesa – onde atendiam demandas como o abastecimento de embarcações e a alimentação da população cativa – algumas demandas conjunturais, conforme destacou Palacios, correspondiam a estímulos que, momentaneamente, fomentavam o comércio inter-regional de gêneros alimentícios na colônia, o que é possível de ser percebido no contexto de crise de abastecimento vivenciado na cidade do Rio de Janeiro em meados da década de 1770, em um período marcado pela intensificação dos conflitos contra os espanhóis nos limites meridionais da América portuguesa que estimularam fortemente o envio de carnes salgadas produzidas nos portos do sertão ao Rio de Janeiro, centro no qual se organizava e coordenava-se à ação das forças que atuavam no conflito no sul da colônia.⁷⁰⁰

Conforme ofícios enviados no início do ano de 1775 por José César de Meneses, (governador da capitania geral de Pernambuco) a Martinho de Melo e Castro (secretário de Estado da Marinha e Ultramar) o governador informava que – além de soldados para o reforço das tropas que atuavam na guerra contra os espanhóis no sul da América portuguesa, guerra que se estendeu entre as décadas de 1760 e 1770 – enviava-se de Pernambuco, a esta época,

⁶⁹⁹ PALACIOS, Guillermo. **Campesinato e escravidão no Brasil: Agricultores livres e pobres na Capitania Geral de Pernambuco (1700-1817)** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2004, p57.

⁷⁰⁰ Conforme Francisco Carlos Teixeira da Silva, o ano de 1775 foi marcado, no Rio de Janeiro, pela falta de alimento, o que certamente moveu a solicitação do envio de alimentos feita pelo vice-rei ao governador de Pernambuco em meados da década de 1770 sobre a qual nos referimos na sequência do texto. Sobre a agricultura de alimentos e crises de subsistência na Bahia e no Rio de Janeiro entre 1680-1790, ver: SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. **Morfologia da Escassez: crises de subsistência e política econômica no Brasil colônia (Salvador e Rio de Janeiro, 1680-1790)**. 1990. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1990.

grandes quantidades de alimentos para o abastecimento do Rio de Janeiro. Ao relatar o cumprimento das solicitações de envio de alimentos à cidade do Rio de Janeiro feitas pelo vice-rei, o marques de Lavradio, José César de Menezes, comunicava a Martinho de Mello e Castro, em ofício datado de 05 de janeiro de 1775, a remessa de: “[...] dois mil e quatro alqueires de farinha, q’ pela medida do Rio de Janeiro hão de dar Sinco mil e tantos alqueires; e cento e hum alqueires de feijão, ficando aprontando mais para seguir o mesmo destino”⁷⁰¹.

Ressaltando, no mesmo ofício, as demandas alimentares das tropas mobilizadas no Rio de Janeiro para a atuação nos conflitos no sul da América portuguesa, José César de Menezes indicava que, além do envio de farinha e feijão, também articulava – com negociantes do Recife que eram proprietários de embarcações – o envio, em caráter particular, de dez sumacas carregadas de “carnes do sertão” e que persuadira os negociantes do Recife a enviarem mais embarcações com o dito gênero: “[...] pois conhecendo Eu o avultado numero de tropas, q’ se acha no Rio de Janeiro, não devo consentir q’ experimente a menor falta”⁷⁰².

Conforme ofício enviado no mês seguinte a Mello e Castro, o governador de Pernambuco indicava que a carga das dez sumacas enviadas corresponderia a um total 69.000 arrobas de carnes.⁷⁰³ A 10 de outubro de 1775, em novo ofício encaminhado ao secretário de Estado, José Cesar de Menezes comunicava o envio ao Rio de Janeiro de mais: “[...] seis sumacas com mais de quarenta mil arrobas de carnes do Sertão: e três ditas a Bahia pela muyta falta q’ na mesma cidade havia deste gênero, cauzada pela grande seca q’ houve nos seus respectivos sertões”⁷⁰⁴.

As referências nos ofícios do governador de Pernambuco, especialmente quando consideradas as indicações do volume de carnes exportadas, demonstram que a carne salgada produzida nos portos do sertão, para além das demandas correntes que moviam o comércio entre os núcleos produtores da porção oriental da costa leste-oeste e os principais centros econômicos da colônia, era um gênero de destaque no atendimento de demandas conjunturais, como crises de abastecimento que eventualmente ocorriam nestes mesmos centros.

⁷⁰¹ 1775, janeiro 5, Recife OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, enviando a fragata real, com recrutas, farinha, feijão e mais dez sumacas de carnes do sertão para o Rio de Janeiro, em cumprimento às em cumprimento às ordens recebidas. Anexo: 1 doc. AHU_CU_015,Cx.118, D.9011.

⁷⁰² *Ibid.*

⁷⁰³ 1775, fevereiro, 17, Recife OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo recrutas, víveres e dinheiro para o Rio de Janeiro AHU_CU_015,Cx.118, D.9040.

⁷⁰⁴ 1775, outubro, 10, Recife OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo recrutas, provisões de boca e marinheiros para o Rio de Janeiro, conforme as ordens recebidas. Anexo: 1 doc. AHU_CU_015, Cx. 120, D. 9201.

As fontes também dão conta de que as bases de produção de carnes salgadas dos portos do sertão estiveram fortemente mobilizadas no atendimento de demandas movidas nos conflitos entre os impérios ibéricos que ocorreram nos limites meridionais da América portuguesa entre as décadas de 1760 e 1770, onde as “carnes secas do sertão” foram largamente empregadas na alimentação das tropas que atuavam nos conflitos, aspecto que – além de demonstrar a amplitude dos circuitos mercantis movidos pelo comércio das carnes secas do sertão – pode ter favorecido a um estreitamento, nesta época, dos laços e relações estabelecidas entre agentes mercantis envolvidos na produção e exportação de carnes salgadas dos portos do sertão e aqueles envolvidos em sua comercialização na praça do Rio de Janeiro que, além de um importante centro de consumo do gênero, também concentrava uma importante parcela do comércio da região centro-sul da colônia, espaço do qual era o principal centro de intermediação do comércio movido extra-regionalmente.⁷⁰⁵

Se os ofícios do governador de Pernambuco indicam o envio ao Rio de Janeiro de um grande volume de carnes destinadas à alimentação das tropas, entendemos que esta grande quantidade destinava-se não somente ao abastecimento de demandas movidas na capital do Estado do Brasil (onde se concentrava a organização das ações em meio aos conflitos), mas também à redistribuição de soldados e de parte dos gêneros de abastecimento das tropas que se encontravam nas regiões mais meridionais da colônia, onde os embates contra os espanhóis se davam de forma mais direta e intensa, como na Colônia do Sacramento, praça cujo abastecimento e comércio – especialmente no contexto de isolamento em que a dita localidade ficou mantida na conjuntura da guerra, até ser perdida aos espanhóis no ano de 1777 – eram fortemente promovidos pela praça do Rio de Janeiro, de onde enviavam-se embarcações com

⁷⁰⁵ Em ofício no qual se refere à solicitação feita, no final do ano de 1775, pelo vice-rei do Estado do Brasil do envio de sumacas carregadas com carnes salgadas para a Ilha de Santa Catarina (base de importância militar estratégica na conjuntura de conflito contra os espanhóis no sul) o governador de Pernambuco, indica que comunicara-se com os homens principais que controlavam o comércio de carnes do sertão e que os ditos negociantes: “[...] responderão q’ prontamente o farião se naquella Ilha tivessem correspondentes a quem Recomendassem a sua fazenda por em q’ nesta falta e desejosos de servir a S Magestade mandavão as suas sumacas para o Rio de Janeiro, e ordem a seus correspondentes para q’ estivessem[sic] pello q’ o dito Marquez lhes ordenasse[...].” Com base na informações da fonte, é possível identificar que os agentes mercantis de maior destaque no controle do comércio de carnes secas do sertão na capitania geral de Pernambuco possuíam correspondentes no Rio de Janeiro, o que reafirma a importância e regularidade dos laços que ligavam os agentes envolvidos no comércio de carnes salgadas movido entre os portos do sertão e o principal porto da região centro-sul da América portuguesa, e que na falta de correspondentes na Ilha de Santa Catarina, as carnes solicitadas seriam, assim, enviadas ao Rio de Janeiro. 1776, março, 6, Recife OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre o cumprimento da ordem do vice-rei e capitão general do Estado [do Brasil], marquês de Lavradio, [Luís de Almeida Soares Portugal de Alarcão Eça e Melo Silva e Mascarenhas], de se enviar uma sumaca com carnes para ilha de Santa Catarina, informando ter enviado 10 embarcações com carnes para o Rio de Janeiro. Anexo: 1 Doc. AHU_CU_015, Cx. 112 Doc. 9288.

os mais variados produtos. Conforme uma relação de produtos remetidos pela Provedoria do Rio de Janeiro para a Colônia do Sacramento, identifica-se remessas de volumes expressivos de carnes salgadas na década de 1770, cujas quantidades anualmente enviadas e os designativos atribuídos ao gênero remetido encontram-se especificados no quadro 7.

Quadro 7 - Carnes salgadas enviadas anualmente dos Armazéns da Provedoria do Rio de Janeiro para os Armazéns da Colônia do Sacramento (1771-1776)

1771	3.000 arrobas de carne de vaca do sertão
1772	4.200 arrobas de carne seca do sertão
1773	3.000 arrobas de carne seca do sertão
1774	6.000 arrobas de carne seca do sertão
1775	3.400 arrobas de carne seca do sertão
	553 arrobas de carne seca em moura (salmoura)
1776	4.200 arrobas de carne seca

Fonte: 1777, Agosto, 13, Rio de Janeiro RELAÇÃO dos mantimentos e materiais remetidos dos Armazéns Reais da Provedoria do Rio de Janeiro para os Armazéns Reais da Nova Colônia do Sacramento, assinada pelo escrivão dos Armazéns Reais do Rio de Janeiro, Francisco Dias Carneiro. AHU-Nova Colônia do Sacramento, cx. 10, doc. 52. AHU_CU_012, Cx. 7, D. 624.

Ao associarmos as indicações nos ofícios do governador de Pernambuco que relatam o envio de grandes quantidades de carnes salgadas de Pernambuco ao Rio de Janeiro para o abastecimento das tropas e os designativos atribuídos às carnes enviadas do Rio de Janeiro para a Colônia do Sacramento, entendemos que as carnes enviadas neste período da capital do Estado do Brasil à base portuguesa no estuário platino eram procedentes em sua quase totalidade dos núcleos produtores da porção oriental da costa leste-oeste, pois “*carne seca do sertão*” era uma das mais correntes denominações atribuídas, de forma específica, nas principais praças do Estado do Brasil às carnes salgadas oriundas dos portos do sertão. Sobre este entendimento, destacamos que, ao encerrar a relação de produtos enviados pela Provedoria do Rio de Janeiro à Colônia do Sacramento entre os anos de 1769 e 1777 (da qual destacamos às carnes salgadas nela relacionadas), Francisco Dias Carneiro, escrivão dos Armazéns Reais do Rio de Janeiro, atesta, a 13 de agosto de 1777, que no dito ano, por ordem do vice-rei, também partira do Rio de Janeiro, rumo à Colônia do Sacramento, a sumaca Nossa Senhora da Oliveira carregada com “carnes secas do sertão” enviadas de Pernambuco⁷⁰⁶.

⁷⁰⁶ 1777, Agosto, 13, Rio de Janeiro RELAÇÃO dos mantimentos e materiais remetidos dos Armazéns Reais da Provedoria do Rio de Janeiro para os Armazéns Reais da Nova Colônia do Sacramento, assinada pelo escrivão dos Armazéns Reais do Rio de Janeiro, Francisco Dias Carneiro. AHU-Nova Colônia do Sacramento, cx. 10, doc. 52. AHU_CU_012, Cx. 7, D. 624.

Ressaltado o gradual processo de transferência do centro político econômico do Estado do Brasil para a porção centro-sul, que se expressa, entre outros aspectos, no crescente destaque adquirido pela cidade do Rio de Janeiro nos conjuntos da colônia e do império português ao longo do século XVIII; destacamos que a região da Bahia, tendo o porto de Salvador como principal base, se manteve de forma incontestada como mais importante centro negreiro da América portuguesa ao longo de quase todo o século XVIII, realidade que, contudo, se alteraria no final desta centúria.

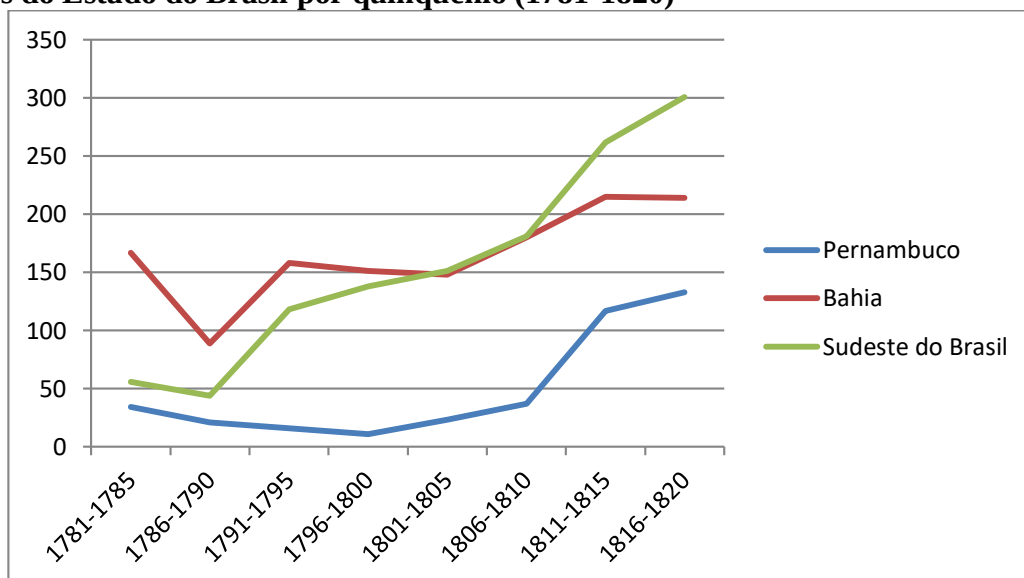
Com base nos gráficos 6 e 7 – que apresentam dados referentes às duas últimas décadas do século XVIII e às duas primeiras décadas do século XIX – observa-se, que, no final do século XVIII, não somente inicia-se uma fase de forte expansão das atividades negreiras na América portuguesa (que se segue nas primeiras décadas do século seguinte), mas ocorrem importantes transformações nas dinâmicas regionais de expansão do escravismo na colônia. Conforme visualiza-se nos gráficos, a década de 1780 foi marcada por oscilações que apontam para um avanço das atividades negreiras na colônia na primeira metade da década e uma retração destas atividades na segunda metade, padrão que se apresenta nas três regiões promotoras do tráfico de escravos da América portuguesa, tanto no número de viagens negreiras, como no número de africanos ingressos nas regiões de Pernambuco, Bahia e Sudeste do Brasil⁷⁰⁷.

Na década de 1790, por sua vez, inicia-se uma fase de franca expansão das atividades negreiras (a maior da história do tráfico destinado à América portuguesa) que se segue ao longo das primeiras décadas do século XIX, e que teve como um de seus principais estímulos o impulso e diversificação da economia agro-exportadora na colônia que se expressou, tanto em uma forte retomada de culturas tradicionais como a cana, voltada à produção de açúcar para a exportação – que foi estimulada, entre outros aspectos, pelas consequências da revolução haitiana, que tirou dos circuitos do espaço atlântico um dos mais importantes centros de produção e exportação de açúcar do período – mas, também, por uma

⁷⁰⁷ Para efeito de comparação: entre 1776 e 1780 (dados demonstrados nos gráficos 4 e 5): 21 viagens negreiras foram iniciadas na região de Pernambuco, onde, no mesmo período, desembarcaram 8.239 africanos; 138 viagens negreiras foram iniciadas na região de Bahia, onde, no mesmo período, desembarcaram 41.206 africanos; e 13 viagens negreiras foram iniciadas na região Sudeste do Brasil, onde, no mesmo período, desembarcaram 2.455 africanos. No quinquênio que se estende de 1781 a 1785: 34 viagens negreiras foram iniciadas na região de Pernambuco, onde, no mesmo período, desembarcaram 11.474 africanos; 167 viagens negreiras foram iniciadas na região de Bahia, onde, no mesmo período, desembarcaram 48.751 africanos; e 56 embarcações desembarcaram 16.450 na região Sudeste do Brasil. Já no período de 1786 a 1790: 21 viagens negreiras foram iniciadas na região de Pernambuco, onde, no mesmo período, desembarcaram 5.581 africanos; 89 viagens negreiras foram iniciadas na região de Bahia, onde, no mesmo período, desembarcaram 28.238 africanos; e 44 viagens negreiras foram iniciadas na região Sudeste do Brasil, onde, no mesmo período, desembarcaram 12.950 africanos.

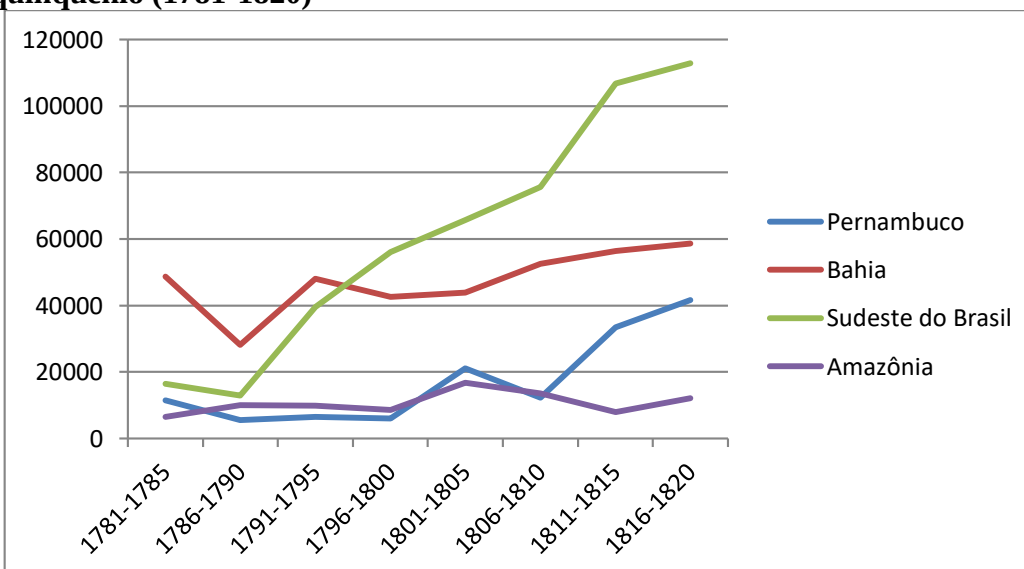
forte expansão do cultivo de gêneros de destaque recente, como o algodão, cuja cultura voltada à exportação expandia-se em várias regiões das porções setentrionais da América portuguesa desde, ao menos, a década de 1770, estimulada pela crescente demanda pelo gênero no mercado europeu como insumo de destaque na indústria têxtil: base da primeira fase da revolução industrial.

Gráfico 6 – Número de viagens negreiras iniciadas a partir dos portos das principais regiões do Estado do Brasil por quinquênio (1781-1820)



Fonte: Banco de dados do tráfico negreiro transatlântico, disponível em: <https://slavevoyages.org/>. Acesso em: 24. mai. 2020.

Gráfico 7 – Número de escravos africanos ingressos na América portuguesa por região a cada quinquênio (1781-1820)



Fonte: Banco de dados do tráfico negreiro transatlântico, disponível em: <https://slavevoyages.org/>. Acesso em: 24. mai. 2020.

Conforme se observa nos gráficos, o início desta fase de forte expansão do escravismo na colônia (na década de 1790) ocorre somente nas regiões da Bahia e no Sudeste do Brasil, pois a última década do século XVIII, em Pernambuco, caracteriza-se (em comparação com as demais regiões da colônia na mesma época e com o histórico do tráfico transatlântico movido e destinado à região ao longo do século XVIII) como um período de baixo perfil das atividades negreiras, época em que a região de Pernambuco é superada como base de desembarque de cativos africanos na América portuguesa pela região Amazônia que, dentre as quatro grandes regiões em que a América portuguesa é dividida na base de dados sobre o tráfico transatlântico, foi aquela que (em termos absolutos), foi a menos integrada às dinâmicas do trato negro.

Baseado nas variáveis destacadas, observa-se que, na fase inicial do contexto de forte expansão do escravismo na colônia (que se inicia nos últimos anos do século XVIII), a região Sudeste do Brasil assumiu a dianteira das atividades negreiras na América portuguesa a partir da segunda metade da década de 1790, período em que o número de africanos desembarcado na região superou, pela primeira vez, o número daqueles que, no mesmo período, desembarcaram na região da Bahia, tendência que também se expressa no número de viagens negreiras, pois, neste período, se dá uma forte aproximação do número de viagens promovidas a partir de portos das regiões do Sudeste do Brasil e da Bahia, variável em que a Bahia, contudo, seria superada somente no lustro seguinte.

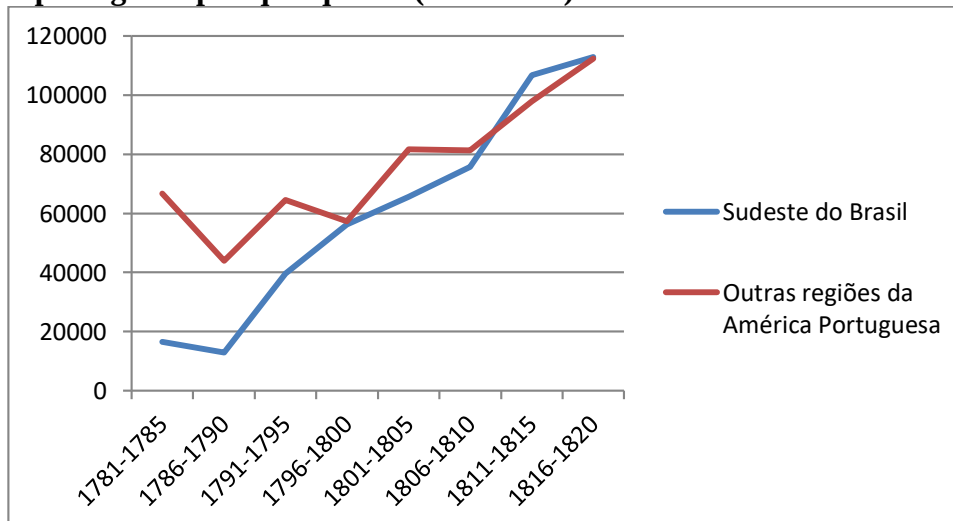
A associação entre o maior o número de viagens negreiras promovidas a partir da região da Bahia no último lustro do século XVIII com o maior número de africanos desembarcados nos portos da região Sudeste do Brasil no mesmo período, ressalta o fortalecimento dos interesses negreiros no Sudeste do Brasil no final do século, ao apontar para a hipótese de um maior valor médio de escravos transportados nas viagens movidas a partir desta região quando comparada à da Bahia, o que demandaria uma maior mobilização de recursos para sua promoção e provavelmente repercutiria em uma maior margem de lucro com ganhos em escala em cada operação.

Considerando que nem todos os africanos enviados para o cativeiro na América portuguesa desembarcavam em porto(s) da mesma região em que o barco que os transportava na travessia transatlântica iniciara sua viagem, a hipótese se reforça, pois, das 138 viagens negreiras que entre os anos de 1796 e 1800 foram concluídas com desembarque de escravos no Sudeste do Brasil, somente 04 não foram iniciadas na região (01 das quais havia iniciado na Bahia); e, no mesmo período, das 151 viagens concluídas com o desembarque de escravos

na Bahia, 06 não haviam iniciado suas viagens na região (03 das quais haviam iniciado no Rio de Janeiro)⁷⁰⁸.

O comparativo da expansão das atividades negreiras movidas nas regiões da Bahia e do Sudeste do Brasil, com o baixo perfil das atividades negreiras desenvolvidas na região de Pernambuco demonstra que, no final do século XVIII – quando se inicia o processo de desmobilização das bases de produção de carnes salgadas nos portos do sertão – ocorreu um deslocamento do eixo de interesses negreiros na América portuguesa para porção centro-sul da colônia, mudança que se expressa na forte expansão do desembarque de africanos escravizados na região Sudeste do Brasil nos últimos anos do século, conforme se observa no gráfico 8 que compara o número de africanos desembarcados em portos da região Sudeste Brasil com o somatório daqueles desembarcados nos portos das demais regiões da América portuguesa entre 1780-1820, em que resta clara a trajetória ascendente da região Sudeste do Brasil em meio às dinâmicas de avanço do escravismo no conjunto da colônia a partir da década de 1790.

Gráfico 8 – Número de africanos desembarcados no Sudeste do Brasil e no restante da América portuguesa por quinquênio (1781-1820)



Fonte: Banco de dados do tráfico negreiro transatlântico, disponível em: <https://slavevoyages.org/>. Acesso em: 24. mai. 2020.

Ao considerarmos que o tráfico transatlântico de escravos correspondia ao “fator econômico central do Atlântico português”⁷⁰⁹, entendemos que a mudança do eixo negreiro na

⁷⁰⁸ Entre os anos de 1796 e 1800 o trato negreiro destinado às regiões da Bahia e do Sudeste do Brasil repercutiu em um total de 42.612 africanos desembarcados na região da Bahia e 56.146 na região Sudeste do Brasil. Considerando os números de viagens acima apontados, observa-se, em números inteiros, um valor médio de 284 escravos desembarcados em cada viagem destinada à região da Bahia e de 407 escravos para as viagens destinadas à região Sudeste do Brasil.

América portuguesa – que se expressa com a forte e crescente ampliação da participação da região Sudeste do Brasil no conjunto das atividades negreiras desenvolvidas na colônia a partir da década de 1790 – pode ser entendida como um referencial de consolidação, no final do século XVIII, do gradual processo de transferência do eixo estratégico da colônia para a região centro-sul que se dava desde o início do século.

O destaque do Sudeste do Brasil nas dinâmicas de expansão do escravismo a partir do final do século XVIII, em grande medida, é a representação da emergência do Rio de Janeiro como principal centro negreiro na colônia e de sua conversão em principal porto de destino na América portuguesa de africanos escravizados, sujeitos que ao desembarcarem no porto da dita cidade, eram, em sua grande maioria, redistribuídos nos mercados da região centro-sul, sobre os quais preferencialmente estendeu-se, a influência do capital mercantil da praça do Rio de Janeiro, pois conforme destacou Manolo Florentino, o comércio negreiro movido no Rio de Janeiro entre 1790 e 1830 era fortemente promovido e controlado por uma importante parcela dos principais homens de negócio residentes no Rio de Janeiro⁷¹⁰.

Em estudo no qual discute alguns mecanismos de reprodução da economia colonial, tomando como referencial de análise a realidade histórica do Rio de Janeiro e a influência do capital mercantil carioca sobre a região centro-sul da América portuguesa entre o final do século XVIII e as primeiras décadas do século XIX, João Luis Fragoso ressaltou que: “[...] o comportamento da economia colonial não pode ser medido apenas pelo desempenho do setor exportador.”⁷¹¹ Se o paradigma do sentido da colonização conferia amplo destaque ao segmento exportador, tendo como um de seus principais postulados a ideia de que a colonização no período moderno voltava-se fundamentalmente à promoção do processo de acumulação primitiva de capitais na Europa, Fragoso destacou ao longo de sua análise que as dinâmicas de organização sócio-econômicas movidas no espaço colonial, abriam margem a processos de “acumulação endógeno” marcados por uma: “[...] reiteração, no tempo e no espaço, das produções ligadas ao abastecimento interno. Esse movimento por

⁷⁰⁹ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. A rede econômica do mundo atlântico português (In) BETHENCOURT, Francisco; CURTO, Diogo Ramada (org.). **A expansão Marítima Portuguesa: 1400-1800**. Lisboa: Edições 70, 2010. p. 138.

⁷¹⁰ Ao referir-se ao destino de grande parte dos africanos que desembarcavam como escravos no porto do Rio de Janeiro, Manolo Florentino indica que entre 1790 e 1830 (período em que concentra sua análise): “A maior parte dos recém-chegados era destinado a compradores do interior e às pequenas cidades litorâneas do Sul/Sudeste brasileiro, seja por via marítima ou terrestre” FLORENTINO, Manolo. **Em Costas Negras: uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (século XVIII e XIX)** São Paulo: Editora UNESP, 2014. p. 144.

⁷¹¹ FRAGOSO, J. L. R. **Homens de Grossa Aventura: acumulação e Hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992. p. 22.

ser realizado em todas suas etapas no espaço colonial, implicaria a retenção do seu trabalho excedente no interior da economia colonial.”⁷¹²

Apontando a relação entre a montagem de um sistema agro-exportador na capitania/província do Rio de Janeiro entre o final do século XVIII e as primeiras décadas do século XIX com o processo de acumulação endógeno que tinha por base, entre outros, a exploração mercantil da produção de alimentos na região centro-sul da colônia e o tráfico negreiro movido a partir do Rio de Janeiro⁷¹³; Fragoso destaca o amplo poder de controle exercido em meio a estas relações pelos negociantes de “grosso trato” da praça do Rio de Janeiro, pequeno grupo formado pelos principais homens de negócio residente na capital da colônia que, por controlarem (de forma direta, ou indireta) alguns dos mais importantes eixos econômicos movidos em meio a estas dinâmicas, exerciam grande influência sobre os mercados de espaços como: as capitanias/províncias de São Paulo, Minas Gerais e aquelas do sul da colônia como o Rio Grande de São Pedro, que neste período se converteu em uma importante base de produção de carnes salgadas: o charque.

Os ditos negociantes encontravam-se, assim, no topo de uma rede de mercantil que projetava fortemente sua influência na região centro-sul da colônia e tinham o exercício de seus poderes favorecido pelo fato de atuarem em um mercado de natureza não capitalista, como era o caso do mercado colonial, caracterizado como: imperfeito, de natureza restrita e marcado por uma “[...] frágil divisão social do trabalho, circulação de mercadorias e de moedas”⁷¹⁴

Considerando os vínculos mantidos entre o capital mercantil do Rio de Janeiro e a economia do charque na capitania do Rio Grande de São Pedro – que conforme Fragoso foi um dos segmentos de relevo do comércio de abastecimento que esteve na base do processo de acumulação endógeno por ele discutido⁷¹⁵ – há que se destacar que o processo de organização,

⁷¹² FRAGOSO, J. L. R. **Homens de Grossa Aventura: acumulação e Hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992. p. 27.

⁷¹³ Ao destacar o processo de acumulação endógeno movido em meio às relações econômicas controladas (ou influenciadas) pela elite mercantil do Rio de Janeiro – cujo perfil de atuação, semelhante ao de membros de comunidades mercantis de outras praças de destaque, era marcado pela diversificação de suas atividades econômicas – Manolo Florentino ressalta que o tráfico negreiro movido a partir do Rio de Janeiro (que era fortemente controlado por uma parcela da elite mercantil residente na cidade), pela forma como se organizava, pelas relações que gerava e reforçava e pelos impactos diretos e indiretos movidos por seus fluxos na economia colonial, corresponderia ao mais importante segmento de acumulação endógeno à colônia. FLORENTINO, Manolo. **Em Costas Negras: uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (século XVIII e XIX)** São Paulo: Editora UNESP, 2014. p. 223.

⁷¹⁴ FRAGOSO, *op.cit.*, p. 28.

⁷¹⁵ Fragoso indica em sua análise que a economia do charque no Rio Grande de São Pedro era um dos segmentos de destaque do comércio de abastecimento explorados pelas redes mercantis centradas na praça do Rio de Janeiro entre o final do século XVIII e início do XIX. Os vínculos destacados por Fragoso são reafirmados por Helen Osório que, ao referir-se ao contexto do final do século XVIII, época em que se iniciaram as

expansão e consolidação da economia do charque no sul da colônia, que ocorreu entre as últimas décadas do XVIII e o início do século XIX, é contemporâneo à conjuntura de forte expansão do tráfico transatlântico de escravos para a América portuguesa que, conforme apresentado, foi marcado pelo deslocamento do eixo de interesses negreiros para região Sudeste do Brasil, refletindo a emergência do Rio de Janeiro como principal centro promotor na colônia do trato negreiro, segmento de comércio que, além de corresponder em si em uma importante base do processo de acumulação endógeno, movia dinâmicas com repercussões diretas no mercado interno, reforçando e reiterando em âmbito regional o processo de acumulação controlado pela elite mercantil do Rio de Janeiro, cujos interesses também se projetavam por territórios hispânicos na região platina⁷¹⁶.

Destacadas as íntimas relações estabelecidas, ao longo do século XVIII, entre o consumo de carnes salgadas e o escravismo na América portuguesa, entendemos que o deslocamento do eixo negreiro da colônia para a região Sudeste do Brasil entre o final do século XVIII e início do século XIX é um fator que (na ordem do consumo) revela, na mesma medida, uma mudança do eixo de interesses no mercado de carnes salgadas na América portuguesa para a região centro-sul que, entendemos ter sido um fator crucial para a consolidação dos processos contemporâneos de desarticulação do espaço de produção de

atividades de produção de charque no Rio Grande de São Pedro, ressalta os fortes vínculos estabelecidos, dentro de um ordenamento hierárquico, entre os negociantes de grosso trato do Rio de Janeiro e os agentes mercantis estabelecidos na capitania do sul. Segundo Osório: “No processo de expansão dos seus interesses comerciais, os negociantes de grosso trato do Rio de Janeiro promoveram o deslocamento de caixeiros de sua confiança, de modo a gerir a comercialização do trigo, charque e couros do Sul. Outros protegidos foram enviados para administrarem os contratos que arrematavam. Posteriormente, com o desenrolar dos negócios, os mais bem sucedidos transformaram-se em correspondentes ou sócios destes negociantes.” OSÓRIO, Helen **O império português no sul da América:** estancieiros, lavradores e comerciantes. Porto Alegre: Editora UFRGS, 2007. p. 290.

⁷¹⁶ Se o fim do conflito entre os impérios ibéricos nos limites meridionais da América portuguesa representou uma derrota ao Império português, não somente pela perda da Colônia do Sacramento, mas também pela criação do vice-reino do Rio da Prata (com capital em Buenos Aires e jurisdição que integrava feitorias na África) a conjuntura que se abre na sequência dos conflitos entre os impérios ibérico ocorridos nas décadas de 1760 e 1770, não representou o fim das relações mercantis mantidas entre o Rio de Janeiro e a região do Prata. Ao referir-se às relações mercantis estabelecidas por agentes divididos entre territórios dos impérios ibéricos no contexto que se seguiu à criação do vice-reino do Rio da Prata, Fabrício Prado, ao destacar a articulação de redes mercantis trans-imperiais, aponta o papel do Rio de Janeiro como um destacado centro de articulação do comércio movido entre o Rio da Prata e o espaço atlântico entre final do século XVIII e início do XIX. Conforme o autor: “Between 1780 and 1806, River Plate merchants and some of their peninsular counterparts used previously existing networks of trade (legal and illegal) with the Portuguese Empire – mainly Rio de Janeiro and Lisbon – to avoid the dangerous crossing of the Atlantic under the Spanish flag. Colonial merchants of Montevideo and Buenos Aires employed varied legal artifices to justify commercial exchange with Portuguese and Anglo American traders, as well as sending their ships into the so called neutral ports. The sources report the centrality of Rio de Janeiro as a port for Spanish vessels. The fluminense port could be used as a port of call en route to Spain, or as a port of transshipment of merchandise from Spanish vessels to Portuguese ships to be sent to Cadiz as the final destination.” PRADO, Fabrício. **In the Shadows of Empires:** Trans-Imperial Networks and Colonial Identity in Bourbon Rio de la Plata (c. 1750 – c.1813). 2009. Tese, (Doutorado em Filosofia de História.) Faculty of the Graduate School, Emory University, Atlanta, 2009. p. 122-123.

carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste e de emergência e consolidação de um novo espaço de produção em larga escala do dito gênero nos limites meridionais da colônia.

Território que teve a pecuária como principal base econômica no século XVIII, desde sua efetiva incorporação as malhas do império português, com a ocupação dos campos de Viamão no início do século ⁷¹⁷; foi somente nas décadas finais dos setecentos que o Rio Grande de São Pedro passou a se destacar pela produção e exportação em larga escala de carnes salgadas (charque), mudança que se refletiu em grandes transformações no perfil da pecuária desenvolvida na região.

Até o final da década de 1770 – época marcada pela perda da Colônia do Sacramento, que fez do Rio Grande de São Pedro a estremadura meridional dos domínios portugueses na América – a pecuária desenvolvida no extremo sul da colônia integrava-se aos eixos de exploração mercantil do império português, em grande medida, por meio do comércio de couros (exportados pelo litoral, especialmente para o Rio de Janeiro, a partir de bases como a Colônia do Sacramento e o Rio Grande de São Pedro) e pelo comércio de animais em pé, com destaque para gado equino e muar destinados aos principais mercados da região centro-sul da colônia. A realidade indicada passou, contudo, por grandes transformações no final do século XVIII.

Ao traçar um histórico do perfil da pecuária desenvolvida do Rio Grande de São Pedro ao longo do século XVIII, Helen Osório identifica que, de uma região de criatório com uma composição diversificada de rebanhos desde os anos iniciais da ocupação portuguesa, o Rio Grande de São Pedro vivenciou um processo de forte especialização no final do século XVIII, marcada por uma ampla expansão da participação gado bovino na composição dos rebanhos locais. Sobre a mudança no perfil dos rebanhos da região, Osório destaca que: “Em 1741, os vacuns representavam 47% do número total de animais contra 51% de equinos. À medida que o tempo avançava, o gado vacuum passou a predominar incontestemente (atingindo 76% dos rebanhos em 1791)”⁷¹⁸. Indicando que esta mudança se deu a partir na década de 1780, Osório associa esta transformação a uma reorganização da pecuária na região centro-sul da colônia no final do século, pois a referir-se a algumas das mudanças observadas, a autora indica que:

A perda da importância da criação de muares parece ter se relacionado ao aumento da criação desses animais em outras partes da América portuguesa, como São Paulo

⁷¹⁷ Sobre este processo ver: KÜHN, Fábio. **Gente da Fronteira: Família e Poder no Continente do Rio Grande** (Campos de Viamão, 1720-1800) São Leopoldo: Oikos, 2014.

⁷¹⁸ OSÓRIO, Helen **O império português no sul da América: estancieiros, lavradores e comerciantes**. Porto Alegre: Editora UFRGS, 2007. p. 120.

e nas próprias Minas Gerais, mais próximas dos centros consumidores. Ademais, combinou-se com o estabelecimento e o crescimento inicial das charqueadas, ocorrido na década de 1780.⁷¹⁹

Se o avanço da criação de mulas em outras regiões da colônia justificaria a perda da importância que o criatório do gado muar teria vivenciado na pecuária do sul no final do século, o avanço no criatório do gado vacum é creditado ao início das atividades das charqueadas na década de 1780. Ao analisar as exportações do Rio Grande de São Pedro entre o final do século XVIII e o início do século XIX – destacando que grande parte, em volumes e valores, resumia-se a três produtos (charque, couro e trigo) – Osório aponta que, no início da década de 1790, o charque assumiu a dianteira entre os gêneros exportados, e que: “A partir de 1793, as exportações de carne-seca, gênero típico de abastecimento do mercado interno, distanciaram-se das de couros e trigo, crescendo de forma sustentada até 1820”.⁷²⁰

O cenário apresentado por Osório aponta para uma rápida expansão das atividades de produção e comércio do charque no final do século XVIII e; comparativamente ao perfil da pecuária até então desenvolvido na região, a transformação representava uma projeção para o litoral, com maior integração da pecuária do Rio Grande de São Pedro às dinâmicas movidas no espaço atlântico.

Sobre a fase inicial das exportações do charque, Helen Osório indica que: “Certamente nos primeiros anos (por volta de 1782), as exportações [de charque] tenham se dirigido exclusivamente ao porto carioca, de onde por sua vez o Rio Grande era abastecido de produtos europeus desde a sua fundação.”⁷²¹ Tomando como referência um requerimento datado de 16 de novembro de 1793, encaminhado por negociantes do Rio Grande de São Pedro ao governador da capitania, Osório identifica que o início das exportações do charque para a Bahia e Pernambuco remontaria ao ano de 1789, pois, no requerimento, os negociantes do Rio Grande alegavam que: “[...] arruinados com a lamentável diminuição dos preços dos charque no Rio de Janeiro tentaram e puseram em prática a quatro anos a esta parte a exportação dos mesmos para a Bahia e Pernambuco e outros portos desta costa”⁷²² No requerimento, apontavam as vantagens do comércio com os portos do norte. Segundo Osório:

Como principais razões para a venda das mercadorias nos portos do Norte e não no Rio de Janeiro eram apontadas: o fato de, neste último, o preço do charque ser

⁷¹⁹ OSÓRIO, Helen **O império português no sul da América**: estancieiros, lavradores e comerciantes. Porto Alegre: Editora UFRGS, 2007. p. 122-123.

⁷²⁰ *Ibid.*, p. 195.

⁷²¹ *Ibid.*, p. 195.

⁷²² A citação corresponde ao trecho do requerimento datado de 16/11/1793 que se encontra transcrito em: OSÓRIO, *op. cit.*, p. 195-196.

inferior em 40 a 50% ao preço de produção; a falta de capacidade de “extração” (venda) do produto na cidade e seus subúrbios, que lá se acumulava; e, finalmente, o monopólio sobre o negócio que alguns traficantes da capital praticavam.⁷²³

Baseado em uma representação encaminhada à rainha no ano de 1796 por negociantes da Bahia e moradores do Rio Grande de São Pedro, é possível identificar que, poucos anos depois, o “charque” já tinha largo acesso aos mercados da Bahia e de Pernambuco que, juntos com o Rio de Janeiro, eram os principais mercados das “carnes secas do sertão”. Na dita representação, os signatários queixavam-se das taxações que o contratador das dízimas do tabaco e mais gêneros da terra impunha ao charque, e ressaltavam o impulso que a produção e o comércio do dito gênero, em poucos anos, promovera na economia do Rio Grande de São Pedro, capitania que, antes da exploração do comércio de carnes salgadas:

[...] jazia inerte, e pobre, fazendo hu’ pequeno, e pouco animado comercio de meras permutações. Nós, Senhora, a tiramos daquelle desalento, enviando lá, annoalmente, mais de 30 embarcações, além do dobrado nº que vai do Rio de Jan.ro e Pernambuco, fazendo algua’s duas e três viagens no anno [...]⁷²⁴

Considerando as relações entre o avanço das atividades das charqueadas no Rio Grande de São Pedro e a projeção dos interesses mercantis dos negociantes de grosso trato da praça do Rio de Janeiro na região centro-sul da colônia no final do século XVIII, entendemos que o acesso e avanço do “charque” nos mercados da Bahia e de Pernambuco no final do século XVIII, para além dos ganhos em escala que representavam às suas bases de produção, correspondia a uma projeção dos interesses mercantis que controlavam o comércio do “charque” sobre espaços em que até então atuavam os interesses que controlavam o comércio das “carnes secas do sertão” que, eram movido por redes mercantis que, tendo o Recife como centro, exploravam o comércio dos portos do sertão, redes que vivenciaram um processo de desestruturação no final do século XVIII, à mesma medida em que as redes de influência mercantil controladas pelos negociantes de grosso trato do Rio de Janeiro expandiam-se na região centro-sul da América portuguesa.

Diante do histórico da projeção dos circuitos mercantis do charque nos mercados coloniais no final do século XVIII, é possível identificar que poucos anos após o início das atividades das charqueadas, as carnes salgadas produzidas no Rio Grande de São Pedro

⁷²³ OSÓRIO, Helen **O império português no sul da América**: estancieiros, lavradores e comerciantes. Porto Alegre: Editora UFRGS, 2007. p. 196.

⁷²⁴ [post. 1796, Outubro, 1, Rio Grande de São Pedro] REPRESENTAÇÃO de moradores do Rio Grande do Sul e de negociantes da cidade da Baía à rainha [D. Maria I] queixando-se do contratador da dízima do tabaco e mais gêneros da terra Manuel Joaquim Álvares Ribeiro, que impõe pagamentos excessivos sobre as carnes salgadas que os comerciantes da Baía levam do Rio Grande do Sul. Anexo: 2 representações, certidão, instrumento em pública forma e parecer AHU-Rio Grande do Sul, cx. 6, doc. 6 e 15 AHU_CU_019, Cx. 4, D. 318.

obtiveram um amplo acesso aos principais mercados do gênero na colônia que, ao longo de todo o século XVIII, tinham tido como principais bases de abastecimento os portos do sertão.

Se o acesso imediato do charque ao mercado do Rio de Janeiro relaciona-se aos vínculos mercantis mantidos entre o Rio Grande de São Pedro e a dita praça, o acesso do charque no ano de 1789 aos mercados da Bahia (que conforme Helen Osório foi o principal destino do charque até o final da década de 1810,) e, especialmente, de Pernambuco (onde encontravam-se as bases que controlavam a produção e o comércio das “carnes secas do sertão”), se dá no início de um período de agudização de uma crise de abastecimento de longa duração vivenciada em Pernambuco, a qual associa-se o processo de desestruturação das bases de produção de carnes secas nas capitanias do Rio Grande do Norte e do Siará Grande, o que certamente contribuiu para favorecer a projeção, na década de 1790, dos interesses mercantis do charque nos principais mercados de carnes salgadas do norte da América portuguesa.

O final do século XVIII e o início do XIX compreendem um período de grandes transformações econômicas e reorganização das bases de produção em importantes parcelas da América portuguesa, como os era o caso dos territórios que compunham a capitania geral de Pernambuco, onde esta época foi marcada por uma forte retomada do segmento agro-exportador e por crises de abastecimento que refletem uma desorganização de importantes bases de produção de alimentos na região. Ao referir-se às dificuldades de abastecimento que alguns dos principais núcleos populacionais de Pernambuco passaram a vivenciar no início da década de 1780, Palácios destacou que estes eventos: “[...] eram na realidade o início de uma crise de longa duração cujo auge foi entre 1789 e 1801, somente conseguindo neutralizá-la definitivamente na segunda década do século XIX”⁷²⁵

Palácios aponta que o início desta crise de abastecimento relacionava-se ao avanço do cultivo do algodão em várias regiões da capitania geral de Pernambuco e a uma forte retomada da produção de açúcar, gêneros cujas produções foram largamente estimuladas pela alta de seus preços nos mercados internacionais no final do século XVIII, o que deu início a um processo de desorganização de importantes bases de cultivo de alimentos nas regiões próximas ao litoral das capitanias de Pernambuco e Paraíba que abasteciam os principais núcleos populacionais distribuídos nesta região, atividades que, assim como a produção de carnes salgadas nos portos do sertão, conferiam suporte não somente ao atendimento demandas movidas na região, mas também, demandas movidas em outras regiões

⁷²⁵ PALACIOS, Guillermo. **Campesinato e escravidão no Brasil: Agricultores livres e pobres na Capitania Geral de Pernambuco (1700-1817)** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2004. p. 140.

da colônia e nos circuitos de conexão do império, como o abastecimento das frotas mercantes e negreiras.

Se Palácios conferiu destaque em sua análise aos impactos desta crise do final do século XVIII para o segmento de agricultores pobres livres (principal base social que movia a agricultura de alimentos na região em que concentrou sua análise), sobre os quais, passaram a ser impostas políticas que buscaram enquadrá-los dentro de demandas movidas pelos interesses das grandes unidades de produção agro-exportadora, cujos poderes fortaleceram-se em Pernambuco ao longo deste processo; o contexto de crise de abastecimento que se inicia na década de 1780 também moveu sanções à produção e ao comércio de carnes nos portos do sertão que visavam garantir o fornecimento de carnes frescas e salgadas aos núcleos populacionais e unidades de produção do litoral de Pernambuco e Paraíba diante da carência de oferta destes gêneros.

Após um processo de consulta a algumas vilas e cidades das capitanias que compunham a capitania geral de Pernambuco – aspecto que revela a dimensão regional em que se organizavam as bases de produção e comércio de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste – Dom Tomás José de Mello, Governador de Pernambuco, decretou no ano de 1788 o fim das atividades de produção de carnes salgadas nos portos de Açu e Mossoró da capitania do Rio Grande do Norte.⁷²⁶ Considerando a maior proximidade dos ditos portos em relação aos mercados do litoral de Pernambuco, a medida visava garantir a oferta de animais nas feiras de gado para o fornecimento de carnes frescas às vilas, povoados e engenhos das regiões costeiras das capitanias de Pernambuco e Paraíba, que se via limitada pelo direcionamento de rebanhos aos portos do sertão, o que aponta para a força do segmento de produção de carnes salgadas, em meio às bases de exploração econômica da pecuária regional neste período.

Além do fechamento das atividades de produção de carnes salgadas nos portos do Rio Grande do Norte, Dom Tomás José de Mello, também impôs sanções ao comércio de carnes movido em Aracati, o principal porto produtor de carnes salgadas da capitania do Siará Grande; ordenou que da dita capitania fossem enviados anualmente 12 embarcações com carnes secas para o atendimento das demandas do gênero em Pernambuco e proibiu o envio

⁷²⁶ Acerca das medidas a serem tomadas sobre a produção e o comércio de carnes movidos nos portos do sertão, que resultou no encerramento destas atividades nos portos da capitania do Rio Grande do Norte, foram consultadas as câmaras da cidade de Olinda e das vilas de Recife, Serinhaem, Igarassu, Alagoas e Goiana na capitania de Pernambuco; da cidade da Paraíba; da cidade de Natal no Rio Grande do Norte; e das vilas de Fortaleza, Aquiraz, Granja, Sobral e Aracati na capitania do Siará Grande. Ver: OFÍCIOS ao marquês de Angeja relativos ao comércio das carnes secas em Pernambuco. Pernambuco [Recife, PE]: [s.n.], 1784-1788. Disponível em: <https://bdlb.bn.gov.br>

de barcos para a Bahia ou o Rio de Janeiro sem que previamente passarem pelo Recife para averiguação das necessidades do dito gênero na região, o que limitava as bases de ação e projeção do comércio de carnes salgadas movido nos portos do sertão.⁷²⁷

Diante dos elementos apresentados, entendemos que o contexto de crise de abastecimento vivenciado em Pernambuco a partir da década de 1780 – que repercutiu em sanções à pecuária das carnes salgadas, como a proibição das atividades nos portos do Rio Grande do Norte e a imposição de obrigações e limitações mercantis a estas atividades dos portos da capitania do Siará Grande – teria gerado um impacto nas bases de produção e comércio de “carnes secas do sertão” organizadas nos portos da porção oriental da costa leste-oeste, que teria favorecido a abertura dos mercados da Bahia e de Pernambuco ao “charque” que, conforme os dados destacados por Helen Osório, teria acessado os mercados baiano e pernambucano em 1789: ano que se seguiu à imposição de sanções às atividades dos portos do sertão.

O acesso do charque aos principais mercados de carnes salgadas do norte da América portuguesa certamente vivenciou uma forte ampliação a partir do ano de 1793 que – além de ter sido o ano em que o charque iniciou um processo de forte expansão de sua participação na pauta de exportação do Rio Grande de São Pedro (apontando assim para uma ampliação de sua escala de produção, que reflete uma expansão de seu acesso aos principais mercados de carnes salgadas da América portuguesa) – foi o último ano da grande seca de 1790 a 1793 que, conforme o já mencionado relato de Manoel Esteves de Almeida, foi aquele em que, pela última vez, se exportaram carnes secas do porto do Aracati: o mais importante centro produtor de carnes salgadas na capitania do Siará Grande.

Sem desconsiderar os impactos econômicos da seca de 1790 a 1793 sobre os rebanhos das regiões de criatório mais fortemente vinculadas aos portos do sertão, entendemos este fenômeno climático como parte de um contexto mais amplo, marcado por profundas transformações no espaço regional da capitania geral de Pernambuco cuja economia, conforme destacado, vivenciou, a partir do final do século XVIII o início de uma longa crise de abastecimento nas regiões costeiras ou próximas ao litoral das capitanias de Pernambuco e Paraíba, centro econômico, político e demográfico da região – o que moveu ações de sanção à produção e ao comércio de carnes nos portos do sertão – e pela expansão de alguns segmentos da agricultura exportadora que, na capitania do Siará Grande, ganhou expressão no avanço do algodão, cujo cultivo voltado à exportação, expandiu-se fortemente

⁷²⁷ Portaria de 11 de maio de 1788 (*apud.*) GIRÃO, Valdelice Carneiro. **As oficinas ou charqueadas no Ceará**. Fortaleza: Secretaria de Cultura e Desporto, 1995. p. 117.

na capitania no final do século; transformações que contribuíram para o início de um processo de reorganização das bases de exploração do comércio regional no final do século XVIII.

Em uma espécie de relatório que elaborou entre sua nomeação e sua posse como primeiro governador da capitania autônoma do Siará Grande, emancipada do governo de Pernambuco no ano de 1799, Bernardo Manuel de Vasconcelos, baseado em informações transmitidas por Francisco Bento Maria Targini, desenvolveu uma análise sobre o estado econômico da capitania cujo governo iria assumir⁷²⁸. Ressaltando o volume e o potencial do comércio movido no Siará Grande, Vasconcelos destacava que em meio à conjuntura de crise da “grande seca” que afetou a capitania, teriam sido exportados dos portos do Siará Grande: “[...] para Sima de trinta mil arrobas de algodão, quarenta mil arrobas de carnes Secas e cem mil couros salgados, e outros m.tos gêneros”⁷²⁹; comércio este que, por não contar com a liberdade de ligações diretas com o reino, era, em grande parte, intermediado pela capitania de Pernambuco.

Ao ressaltar o volume e o potencial de crescimento da produção e do comércio movido no Siará Grande no final do século XVIII, Vasconcelos criticava a proibição de conexões mercantis diretas com o reino, apontada com um fator de limitação ao desenvolvimento da capitania. Ao defender a abertura de conexões mercantis diretas entre o Siará Grande e Lisboa, destacando que a capitania tinha potencial econômico suficiente para mantê-lo, Vasconcelos argumentava que: “[...] da Parnaíba, extrema com o Siará, navegava em direitura do Tejo a sumaca de Domingos Dias; principie a fazer o mesmo o Siará e não se corte as azas de huma tão implumada Aguia que tanto forceja p.^a RemontarSe a Esphera, e [de perto?], encarar o Sol.”⁷³⁰

⁷²⁸ Francisco Bento Maria Targini foi, escrivão da provedoria do Siará Grande entre 1783 e 1787, sendo assim um conhecedor das contas e da realidade econômica da capitania. Quando da emancipação do governo do Siará Grande em 1799, Targini foi nomeado como Escrivão e Deputado da Junta de Fazenda da capitania, o que, associado às suas relações com Bernardo Manuel de Vasconcelos, revela os laços e interesses mantidos por este sujeito com a capitania do Siará Grande entre o contexto que se estende entre a sua saída do posto de escrivão da provedoria da capitania do Siará Grande e sua nomeação como Escrivão e Deputado da Junta de Fazenda. As informações acerca de Targini constam em: STUDART, Guilherme. **Notas para a História do Ceará**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2004.

⁷²⁹ [post. 1799] CARTA do [governador do Ceará], Bernardo Manuel de Vasconcelos, ao [secretário de estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho], em que descreve pormenorizadamente a referida capitania em aspectos relativos à população, agricultura e comércio. AHU-CEARÁ, cx. 21, doc. 51. AHU_CU_006, Cx. 13, D. 745. A fonte em questão é identificada em sua descrição como “carta” tipologia que não nos parece ser a mais adequada para sua classificação. Na mesma identificação lhe é atribuída data posterior ao ano de 1799, o que entendemos como errôneo já que, com a leitura da fonte, resta claro que a mesma foi escrita antes de Bernardo Manuel de Vasconcelos assumir o governo da capitania o que ocorreu a 28 de setembro de 1799.

⁷³⁰ [post. 1799] CARTA do [governador do Ceará], Bernardo Manuel de Vasconcelos, ao [secretário de estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho], em que descreve pormenorizadamente

A experiência de Domingos Dias da Silva – importante negociante de carnes salgadas e couros da vila de Parnaíba que, entre o final da década de 1770 e o início da década de 1790, promovera a navegação direta (com frequência quase anual) entre Lisboa e a vizinha capitania de São José do Piauí – era evocada como um exemplo do potencial que se abriria com o fim desta limitação ao comércio desenvolvido na capitania do Seará Grande que, conforme Vasconcelos indica no relatório, já havia sido pleiteada por moradores da capitania e negada após consultas ao governo de Pernambuco. O pleito da liberdade de comércio direto entre a capitania do Seará Grande e Lisboa, defendido por Vasconcelos, foi conquistado junto com a concessão da autonomia de governo da capitania, por meio da carta régia passada a 17 de janeiro de 1799, na qual as ditas concessões também eram conferidas à capitania da Paraíba.⁷³¹

Na qualidade de capitania subalterna ao governo de Pernambuco, a capitania do Seará Grande, principal base de produção de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste, encontrava-se, desde o século XVII, fortemente enquadrada nas bases de influência regional de Pernambuco, o que deu margem a uma forte expansão e enraizamento ao longo do século XVIII dos interesses mercantis da praça do Recife nas regiões de criatório que se formaram e se expandiam nas ribeiras que deságuam na porção oriental da costa leste-oeste a partir do final do século XVII, em meio às conjuntura das guerras de conquista na qual se deu a organização e desenvolvimento das bases de produção e comércio de carnes salgadas movidas no portos do sertão.

Se a liberdade de comércio direto com o reino concedida junto com a autonomia de governo à capitania do Seará Grande (e também à Paraíba), não repercutiram em transformações imediatas no ordenamento mercantil da capitania – cujo comércio seguiu sendo ainda fortemente influenciado por Recife⁷³² em meio ao longo processo de constituição

a referida capitania em aspectos relativos à população, agricultura e comércio. AHU-CEARÁ, cx. 21, doc. 51. AHU_CU_006, Cx. 13, D. 745.

⁷³¹ 1799, janeiro, 25, Queluz AVISO do [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Rodrigo de Sousa Coutinho ao [presidente do Conselho Ultramarino], conde de Resende, [D. Antônio José de Castro], sobre o envio de uma cópia da carta régia expedida para o Governo da capitania de Pernambuco, [ordenando a separação das capitanias do Ceará e da Paraíba da subordinação imediata da de Pernambuco, no que se refere as nomeações interinas de oficiais militares e outros atos de Governo]. Anexo: 1 doc. AHU_CU_015, Cx. 205, D. 14019.

⁷³² Em ofício escrito a 30 de maio de 1806 ao secretário de estado dos Negócios da Marinha e Ultramar (o visconde de Anadia), no qual relata as atividades e movimentações desenvolvidas nos portos da capitania do Seará Grande (dentre os quais destaca os de Aracati, Fortaleza, Acaraú e Camocim), João Carlos Augusto d'Oeynhausen, o governador da capitania, destacava que a despeito do direito de comercializar diretamente com o reino, o comércio movido na capitania do Seará Grande seguia, nos primeiros anos do século XIX, ainda fortemente vinculada ao Recife. Conforme Oeynhausen: “[...] todos os Negociantes que nestes quatro portos embarcam os ditos generos, e que fazem esta negociação vão quazi todos os annos á Praça de Pernambuco a ajustar contas com os daquellas Praças, de que são mais depressa caixeiros do que sócios [...]”

de uma nova centralidade político-econômica na capitania/província do Ceará que viria a conferir destaque à vila/cidade de Fortaleza ao longo do século XIX⁷³³ – esta mudança, contudo, proporcionava à capitania do Siará Grande (e restituía à capitania da Paraíba) um novo enquadramento político e econômico no espaço colonial que dava início a um gradual processo de desarticulação de um ordenamento mercantil que, ao longo do século XVIII, conferiu ao Recife o papel de principal centro mercantil de uma ampla base regional que, a despeito de com ela não confundir-se nem a ela limitar-se, tomava como referência o espaço da capitania geral de Pernambuco.

Considerando que a influência mercantil do Recife tinha como referência o território da capitania geral de Pernambuco, cabe destacar o caso de Parnaíba, porto da capitania de São José do Piauí que, a despeito de ter integrado o Estado do Grão Pará e Maranhão (e a futura capitania geral do Maranhão) teve no comércio de carnes salgadas uma base por meio da qual a influência do Recife (e de outros portos do Estado do Brasil, como Salvador e o Rio de Janeiro) se fez fortemente presente na região do baixo Parnaíba, especialmente ao longo da segunda metade do século XVIII, quando este porto vivenciou uma intensificação de suas atividades mercantis baseadas na produção e comércio de carnes e couros. Acerca deste “porto do sertão”, destaca-se que, Parnaíba seguiu produzindo carnes salgadas até a década de 1820, quando, após um processo de decadência, as últimas oficinas de Parnaíba encerraram suas atividades.⁷³⁴

Na medida comércio das carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste estruturou-se ao longo do século XVIII a partir de uma organização mercantil que se dava em bases regionais e que a desestruturação destas bases, encontra-se na raiz do declínio deste segmento de comércio na região; entendemos que a manutenção do porto de Parnaíba como um centro produtor de carnes salgadas até a década de 1820 – quando já se encontrava fortemente consolidadas as bases de produção do charque que, assumiu grande parte dos mercados de carnes salgadas anteriormente atendidos pelas “carnes secas” produzidas nos

BARBOSA, Rui. **Limites entre o Ceará e o Rio Grande do Norte**: Razões Finaes. Rio de Janeiro: Companhia Typographica do Brasil, 1904. p. 112.

⁷³³ Sobre o processo de constituição da centralidade político-econômica da cidade de Fortaleza na capitania/província do Ceará ao longo do século XIX ver: LEMENHE, Maria Auxiliadora. **As razões de uma cidade**: conflito de hegemonias. Fortaleza: Stylus, 1991. ; MACIEL, Gustavo. **Negociantes, mercados e caixeiros portugueses no Ceará no século XIX**: A formação da comunidade mercantil lusitana de Fortaleza e a provincialização do comércio Cearense. 1799 -1870. 2017. Dissertação (Mestrado em História Social) Instituto de História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2017.

⁷³⁴ Conforme relato do coronel José Francisco de Miranda Osório, em 1813 havia três oficinas de carnes salgadas das seis que existiam anteriormente em Parnaíba. De acordo com este relato, estas oficinas encerraram suas atividades, em sequência, nos anos de: 1820, 1823 e 1827. Ver: COSTA, F.A. Pereira da. **Cronologia Histórica do Estado do Piauí**. v.1. Rio de Janeiro: Editora Artenova, 1974. p. 196.

portos da porção oriental da costa leste-oeste – deva-se às especificidades de Parnaíba em relação aos demais “portos do sertão”.

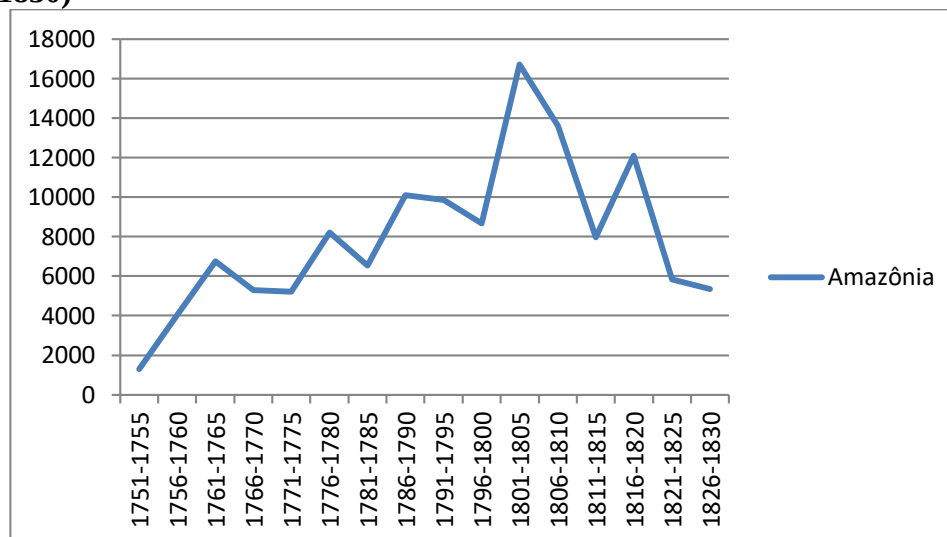
Por integrar a capitania do Piauí – cujo governo, até o início do XIX, esteve subordinado ao governo do Maranhão – o porto de Parnaíba, a despeito de ter mantido fortes vinculações com os interesses mercantis de Recife e outras praças do Estado do Brasil na organização e no desenvolvimento das atividades de produção e comércio de carnes salgadas, encontrava-se ao longo do século XVIII e início do XIX dentro de um enquadramento distinto dos demais portos do sertão, o que fazia com que o comércio nele desenvolvido fosse fortemente influenciado e associado a interesses movidos a partir de São Luís.

Diante das especificidades destacadas entendemos que a manutenção das atividades de produção de carnes salgadas em Parnaíba ao longo das primeiras décadas do século XIX possa estar associada aos vínculos mantidos entre Parnaíba e a região do antigo Estado do Grão Pará e Maranhão.

Tendo em vista a associação entre o consumo de carnes salgadas e a alimentação da população cativa de origem africana, acreditamos que a manutenção das bases de produção de carnes salgadas em Parnaíba ao longo das três primeiras décadas do século XIX, pode, se não de todo, em grande medida, dever-se ao abastecimento de demandas associadas à alimentação da população cativa da região “Amazônia” que, teve em Belém e São Luís, as principais bases desembarque de escravos.

Conforme a representação do gráfico 9, no qual destaca-se o número de africanos que ingressaram na região “Amazônia” entre os anos de 1750 e 1830, é possível perceber que as duas primeiras décadas do século XIX correspondem ao período em que se deu o maior número de ingresso de africanos nesta região específica da América portuguesa/Império do Brasil. Ao associarmos as variações do número de cativos africanos ingressos na região ao longo do tempo, a hipótese ressaltada ganha força ao se observar que a década de 1820, que marca, de fato, o fim da fase de expansão da entrada de escravos africanos na região, corresponde ao período em que foram fechadas as três últimas oficinas de Parnaíba.

Gráfico 9 – Número de africanos desembarcados na região Amazônia por quinquênio (1751-1830)



Fonte: Banco de dados do tráfico negreiro transatlântico, disponível em: <https://slavevoyages.org/>. Acesso em: 24. mai. 2020.

Por entendermos que a produção e comercialização de carnes salgadas, nos moldes em que eram desenvolvidas nas oficinas dos portos do sertão e na charqueadas, correspondiam a atividades cujos ganhos, em parte, encontravam-se fortemente associados à produção e comercialização em larga escala do dito gênero, a hipótese apresentada não busca dizer, nem que as atividades de comercialização de carnes secas produzidas em Parnaíba no início do século XIX tenham ficado restrita ao abastecimento dos principais mercados do antigo Estado do Grão-Pará e Maranhão; muito menos que as redes mercantis do charque não tenham avançado sobre estes mercados⁷³⁵. Nosso entendimento é o de que contexto de maior expansão no ingresso de africanos escravizados nos portos da região “Amazônia”, associada aos laços mercantis estabelecidos entre Parnaíba e os mercados da região, possam ter consistido na base que possibilitou a manutenção de uma estrutura produção e comércio do gênero que conferiu uma maior sobrevida a estas atividades em Parnaíba, face o deslocamento do eixo de interesses da produção e do consumo do gênero na América portuguesa para a região centro-sul da colônia entre o final do século XVIII e o início do XIX.

Se considerarmos que a organização das atividades de produção de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste no início do século XVIII se deu em uma

⁷³⁵ Tomando como referência as “Memórias Econômico-políticas” escrita no início da década de 1820 pelo charqueador Antonio José Gonçalves Chaves, identifica-se que, entre 1817 e 1822, o Maranhão correspondia ao quarto mercado de destino do charque no Brasil. Conforme Chaves foram exportados anualmente, do Rio Grande do Sul para o Maranhão a seguinte quantidade de charque 1817: 12.075 arrobas; 1819: 8.700 arrobas; 1820: 8.000 arrobas; 1821: 15.000 arrobas; 1822: 18.500 arrobas. CHAVES, Antônio José Gonçalves. **Memórias Econômico-políticas sobre a administração pública do Brasil**. Porto Alegre: Companhia União de Seguros Gerais, 1978. p. 134-140.

época de profundas transformações na América portuguesa, marcada: por uma forte expansão do tráfico negreiro desenvolvido a partir dos portos do Estado do Brasil, fortemente estimulado pela dinamização econômica movida pelo ouro, que o trato negreiro (a partir desta época) passou a mobilizar importantes bases de demanda por carnes salgadas na América portuguesa e que, neste período, a região de Pernambuco (onde se concentravam os interesses dos principais negociantes que controlava a produção e comercialização das carnes secas do sertão) destacava-se como importante centro negreiro na colônia, com um perfil de atuação levemente superior ao da região Sudeste do Brasil; o contexto do final do século XVIII – quando se iniciam os processos de desestruturação das bases de produção de carnes secas nos portos do sertão e de emergência das charqueadas no Rio Grande de São Pedro – foi, também, caracterizado por grandes mudanças no espaço colonial.

Conforme ressaltado, o final do século XVIII foi um período marcado por uma forte retomada e expansão de atividades agroexportadoras em várias regiões da América portuguesa, e, também, por uma nova fase de forte impulso do escravismo na colônia. O impulso escravista – que se inicia no final do século XVIII e se estendeu ao longo das primeiras décadas do século XIX – foi, por sua vez, caracterizado por mudanças de destaque nas dinâmicas regionais de expansão do escravismo na América portuguesa caracterizada, entre outros aspectos, pela emergência do Sudeste do Brasil como principal região de destino dos africanos escravizados conduzidos à América portuguesa e por uma notável redução das atividades negreiras movidas na região de Pernambuco.

Tendo sido ressaltadas as fortes relações estabelecidas, ao longo do século XVIII, entre o consumo de carnes salgadas e as demandas associadas ao escravismo, entendemos que as transformações que se operam nas dinâmicas de expansão regional do escravismo na América portuguesa no final do século XVIII promoveram, na mesma medida, uma transferência do eixo de interesses do mercado de produção em larga escala de carnes salgadas na América portuguesa que viriam a favorecer a projeção, a partir da última década do século XVIII, dos circuitos mercantis que moviam o comércio do charque produzido no Rio Grande de São Pedro sobre os principais mercados de carnes salgadas da colônia, que seria impulsionada a partir de 1788, ano em que as bases regionais de produção de carnes salgadas nos portos do sertão passam a vivenciar restrições de suas atividades em meio a um processo de profundas transformações vivenciadas na capitania geral de Pernambuco – base regional em que encontrava-se estruturado o comércio de carnes secas nos portos do sertão.

Diante dos elementos apresentados e considerando as transformações nas dinâmicas regionais do tráfico negreiro destinado à América portuguesa a partir da década de 1790, entendemos que a associação entre os processos de desmobilização das atividades de produção das “carnes secas do sertão” na porção oriental da costa leste-oeste e a emergência do “charque” no Rio Grande de São Pedro que ocorre entre o final do século XVIII e o início do século XIX, corresponda a um reflexo das grandes transformações que se processaram nesta época na América portuguesa, não somente nas bases de produção deste gênero, mas, também (e, sobretudo) em suas bases de consumo.

4.2 A PECUÁRIA DAS CARNES SALGADAS NA PORÇÃO ORIENTAL DA COSTA LESTE-OESTE: UMA EXPERIÊNCIA ECONÔMICA ORGANIZADA EM UMA BASE REGIONAL

A distribuição dos núcleos produtores de carnes salgadas da porção oriental da costa leste-oeste entre as capitanias do Rio Grande do Norte, Siará Grande e São José do Piauí foi um fator que contribuiu para que a experiência da indústria da salga desenvolvida na região ao longo do século XVIII fosse comumente percebida de forma segmentada; vista a partir das localidades em que se davam a produção do gênero e discutida em suas dinâmicas, em grande medida, com base no recorte territorial das capitanias entre as quais estavam divididos os núcleos portuários da região que se notabilizaram pela produção e exportação em larga escala das carnes secas do sertão.

Alguns dos trabalhos de maior destaque que se voltaram a discutir esta experiência histórica da indústria da salga – trabalhos esses que lançaram e consolidaram importantes bases para sua análise – tomaram os recortes dos territórios das capitanias produtoras como importantes referenciais. Se Geraldo Nobre e Valdelice Girão desenvolveram suas abordagens sobre a pecuária das carnes salgadas a partir de um olhar que tomou como referência a capitania do Siará Grande; e as atividades das oficinas de Parnaíba, em trabalhos como o de Odilon Nunes, foram, em grande medida, abordadas como parte da grande narrativa da história do Piauí colonial; a abordagem de Renato Braga também expressa um olhar de divisão da pecuária das carnes salgadas da região, pois além de percebê-la fundamentalmente a partir da região produtora, atribuiu tópicos em seu artigo para discutir, de forma específica, a produção do gênero em cada uma das três capitanias produtoras de carnes salgadas.⁷³⁶

O destaque conferido ao recorte territorial das capitanias produtoras que se observa nos trabalhos apontados, ao menos em parte, corresponde ao reflexo de tradições historiográficas às quais os autores mencionados, em maior ou menor medida, encontravam-se associados: a dos Institutos Históricos, instituições que, entre a segunda metade do século

⁷³⁶ NOBRE, Geraldo da Silva. **As oficinas de Carnes do Ceará**: uma solução local para uma pecuária em crise. Fortaleza: Gráfica Editorial Cearense, 1977. ; GIRÃO, Valdelice Carneiro. **As oficinas ou charqueadas no Ceará**. Fortaleza: Secretaria de Cultura e Desporto, 1995. ; NUNES, Odilon. **Pesquisas para a História do Piauí**. v.1. Rio de Janeiro: Artenova, 1975. ; e BRAGA, Renato. Um capítulo esquecido da economia pastoril do nordeste. **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, v. 61, p. 149-162, 1947.

XIX e as primeiras décadas do século XX, foram criadas em várias províncias/estado do Brasil.⁷³⁷

Considerando que parcela dos estados brasileiros tem origens que remontam às antigas capitanias da América portuguesa, o recorte fortemente concentrado na dimensão territorial das capitanias correspondeu a um dos enquadramentos preferencialmente adotados no olhar lançado ao passado colonial por historiografias de perfil regionalista como aquelas que, desde meados do século XIX, passaram a ser produzidas a partir de espaços como os Institutos Históricos: instituições que, em muitos casos, criaram e consolidaram fortes bases de entendimento acerca do passado das regiões do país sobre as quais voltavam seus interesses⁷³⁸.

Um dos traços característicos das historiografias produzidas a partir dos Institutos Históricos, especialmente à época em que estas instituições foram criadas, corresponde à busca pela construção e fomento de identidades regionais das províncias/estados do Brasil – gerando trabalhos dedicados, entre outros aspectos, à identificação de: “heróis- fundadores”, datas e marcos históricos importantes da história regional e grupos familiares aos quais se associavam a colonização do território – aspecto diretamente relacionado a alguns dos objetivos que moveram a criação de grande parte destas instituições: a busca pela identificação e o destaque das singularidades e especificidades físicas, sociais e culturais destas parcelas do Brasil perante a nação.⁷³⁹

⁷³⁷ Se Odilon Nunes (1899-1989) foi membro do Instituto Histórico e Geográfico do Piauí; Renato Braga (1905-1968), Geraldo Nobre (1924-2005) e Valdelice Girão (1926-2014) foram membros do Instituto Histórico Geográfico e Antropológico do Ceará. Valdelice, por sua vez, era, também, sobrinha de um ilustre membro da dita instituição, o historiador Raimundo Girão (1900-1988). Na medida em que muitas destas instituições modificaram seus nomes ao longo do tempo, nomes que apontam que as ditas instituições não limitavam seus interesses ao campo de conhecimento histórico, optamos, para efeito de simplificação, por denominá-las de forma genérica como “Institutos Históricos”, especificando-as entre si com a indicação do estado correspondente.

⁷³⁸ Os Institutos Históricos, em maior ou menor medida, repercutiam regionalmente (sobretudo a partir das províncias/estados do Brasil) um modelo historiográfico que, em âmbito nacional, teve como referência o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB) criado no ano de 1838 como parte de um projeto historiográfico voltado à constituição de uma identidade nacional em um país recentemente independente e marcado por uma frágil integração entre as várias regiões que o formavam. Sobre o IHGB ver: GUIMARÃES, Manoel Luiz Salgado. **Historiografia e Nação no Brasil** (1838-1857) Rio de Janeiro: Ed.UERJ, 2011.. Acerca dos Institutos Históricos criados nas províncias/estados, a primeira instituição do gênero no Brasil foi o “*Instituto Archeológico e Geográfico de Pernambuco*”, criado no ano de 1862.

⁷³⁹ Sobre a relação estabelecida entre o IHGB e os institutos históricos regionais que, desde meados do século XIX, passaram a ser criados no Brasil, Almir Leal de Oliveira destacou que: “Se ao IHGB coube essa construção ampla [nacional] dos significados da história, aos institutos históricos regionais, ou provinciais coube a definição das especificidades locais e de uma hegemonia cultural, associadas evidentemente às elaborações do IHGB e às condições sociais de cada província” OLIVEIRA, Almir Leal de. **O Instituto Histórico, Geográfico e Antropológico do Ceará: Memória, representações e pensamento social** (1887-1914). 2001. Tese (Doutorado em História Social), Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2001. p. 36

No caso específico das produções historiográficas dos Institutos Históricos do Ceará e do Rio Grande do Norte entre o final do século XIX e início do século XX (publicadas nos periódicos das ditas instituições), destaca-se ainda que, a esta época, encontravam-se fortemente comprometidas com a definição dos limites territoriais entre os dois estados; aspecto que – associado aos interesses que moveram a criação destas instituições – acabou por projetar para a história do período colonial na região, (sobre o qual voltava-se muito da produção destas duas instituições no período) um olhar focado no território, marcado por uma ótica de divisão entre estes espaços que se encontrava fortemente permeada por questões que então mobilizavam o cenário político e cultural na relação mantida entre estes dois estados como era o caso da “*Questão de Grossos*”: forma como ficou conhecida a disputa pela definição dos limites costeiros entre os estados Ceará e do Rio Grande do Norte entre os anos de 1894 e 1920.⁷⁴⁰

Diante do destaque conferido nas historiografias dos Institutos Históricos ao recorte das capitanias, entendemos como relevante ressaltar que estas divisões da organização político-militar do governo português na América não se tratam de um dado, mas o resultado de construções sociais que expressam processos históricos que, nos casos específicos das capitanias entre as quais estavam distribuídos os portos produtores de carnes salgadas da porção oriental da costa leste-oeste – além de ser marcado por especificidades como a questão dos limites costeiros nesta região ⁷⁴¹ – integram um processo de dimensão mais ampla: o de formação dos Sertões do Norte que, conforme destacamos previamente, foi conduzido a partir de interesses múltiplos, cujas bases que o promoveram, em grande medida, encontravam-se estabelecidas em regiões como o Nordeste Açucareiro, o Recôncavo Baiano e a cidade de São Luis, de onde partiram e se projetaram os interesses que efetivamente conduziram e moldaram a formação territorial das ditas capitanias, bem como a organização e integração econômica de seus territórios como bases para a expansão da pecuária na América portuguesa entre a segunda metade do século XVII e grande parte do século XVIII.

⁷⁴⁰ Sobre o Instituto Histórico Geográfico e Antropológico do Ceará, fundado no ano de 1887 ver: OLIVEIRA, Almir Leal de. **O Instituto Histórico, Geográfico e Antropológico do Ceará: Memória, representações e pensamento social (1887-1914)**. 2001. Tese (Doutorado em História Social), Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2001.; já sobre o Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte, criado no ano de 1902, em meio ao contexto do litígio territorial com o estado do Ceará, litígio que teve na História um dos campos em que esta questão foi disputada, ver: FERNANDES, Saul Estevam. **O (in)imaginável elefante mal-ajambrado: A retomada da questão de limites entre o Ceará e o Rio Grande do Norte e a formação espacial e identitária norte-rio-grandense (1894-1920)**. Natal: Editora IFRN, 2016.

⁷⁴¹ Aqui se faz referência à questão dos limites costeiros entre as capitanias do Siorá Grande e do Rio Grande do Norte no século XVIII discutida no tópico 3.2.3.

Na análise desenvolvida acerca da Guerra do Açú, nos foi possível destacar o importante papel desempenhado pela comunidade mercantil do Recife na promoção do avanço da pecuária sobre as regiões disputadas em meio a este conflito. Ressaltamos ainda que a capitania do Siará Grande – que ao longo no século XVII correspondia territorialmente a uma limitada base de ocupação portuguesa na região do Ceará, efetivamente integrada como capitania subalterna ao governo de Pernambuco no imediato *post-bellum*, cuja função estratégica, a esta época, era basicamente a de garantir comunicação entre o Estado do Brasil e do Maranhão ao longo da costa leste-oeste – se converteu, na conjuntura das guerras de conquista dos “sertões de fora”, em uma das plataformas de onde se projetou o avanço das fronteiras do criatório sobre uma importante parcela dos territórios das bacias dos rios que deságuam na porção oriental da costa leste-oeste, e uma base a partir da qual os interesses da comunidade mercantil do Recife se fizeram fortemente presentes e atuantes na promoção do avanço das fronteiras da pecuária entre o final do século XVII e o início do século XVIII, processo que, na mesma medida, se constituiu como uma importante via para a inserção e ascensão social e econômica na colônia de alguns sujeitos (em sua grande maioria reinóis) que durante a primeira metade do século XVIII integraram a comunidade mercantil do Recife e adquiriram riqueza e poder em Pernambuco.

Ao nos focarmos na expansão das conquistas sobre a ribeira do Jaguaribe, tendo como referência o processo de concessão de terras em sesmarias na primeira década do século XVIII, nos foi possível, também, destacar, de forma específica, a forte presença dos interesses mercantis do Recife nesta região, onde a produção de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste se desenvolveu com maior destaque durante a primeira metade do século XVIII, com atividades desenvolvidas no núcleo que daria origem à futura vila do Aracati que podem ser remontadas aos primeiros anos do século.

A despeito de compreendermos como relevante a consideração do referencial das capitanias, entendemos, contudo, que, ao ter tido suas bases de compreensão fortemente marcadas pelo enquadramento do entendimento de suas dinâmicas no espaço correspondente ao território das capitanias produtoras, a experiência histórica da indústria da salga desenvolvida na porção oriental da costa leste-oeste teve a compreensão de sua real amplitude bastante reduzida, ao se conferir pouco destaque nas principais análises sobre ela desenvolvidas a elementos importantes para a compreensão de suas dinâmicas que não tomavam o território das capitanias produtoras como base de referência; como, por exemplo: a consideração de aspectos referentes às bases de consumo do gênero que deram margem ao

desenvolvimento de intensas relações mercantis entre os portos da região e os principais centros mercantis da colônia; e as redes mercantis que promoviam este comércio ao longo do século XVIII.

O pouco destaque conferido aos aspectos mencionados não deve, contudo, ser creditado unicamente ao enfoque regionalista que, em maior ou menor medida, influenciou as análises dos historiadores apontados, mas também às limitações a eles impostas, nos períodos em que produziram seus estudos, nos que se refere, entre outros aspectos, ao acesso a documentos de outras regiões, quando comparado aos padrões atuais. Ao longo das últimas décadas, a facilitação do acesso, por meio de recursos de digitalização, a uma série de fontes históricas sob guarda de vários arquivos (no Brasil e fora dele) tornou mais viável o aprofundamento de estudos sobre grupos sociais pouco estudados até o início da década de 1980, como o dos negociantes estabelecidos na América portuguesa e a identificação mais precisa de trajetórias de indivíduos – como foi o caso de muitos daqueles que atuaram com destaque nas bases de produção e do comércio das carnes salgada na porção oriental da costa leste-oeste – cujos arcos de atuação não tomavam as capitanias como limites, por serem sujeitos que projetavam seus interesses sobre múltiplas regiões do Império português e até mesmo fora dele.⁷⁴²

Se o início das atividades de produção de carnes salgadas na região foi entendida (a partir de um olhar historiográfico focado no território das capitanias produtoras) como uma “alternativa” desenvolvida por criadores de gado da região do baixo Jaguaribe diante de desvantagens referentes à localização de suas fazendas quando comparadas a regiões de criatório mais próximas dos principais centros de consumo do gado; a análise acerca de algumas importantes bases de consumo de carnes salgadas desenvolvida na subseção 4.1 deste trabalho, nos possibilitou demonstrar que a pecuária voltada à produção de carnes salgadas foi um segmento da economia do criatório que vivenciou uma crescente expansão de sua demanda nos principais centros portuários da América portuguesa ao longo do século XVIII, o que deu margem ao desenvolvimento de um vetor de comércio litorâneo no Sertões do Norte que, baseado na navegação de cabotagem, ligava diretamente os portos do sertão a

⁷⁴² Considerando que, nas últimas décadas, a historiografia referente ao período colonial vivenciou profundas transformações – dentre as quais se destaca a importante mudança da percepção acerca da América portuguesa que, de colônia de uma metrópole europeia, passou, cada vez mais, a ser vista como parte de um império ultramarino de composição pluricontinental – é preciso destacar, também, os impactos sobre a produção historiográfica proporcionados pela ampliação do acesso a fontes históricas a partir do advento e difusão de meios de digitalização de documentos, aspecto que tem como um de seus marcos o “Projeto Resgate” que, a partir da década de 1990, facilitou aos historiadores brasileiros o acesso a uma ampla e variada base documental referente à América portuguesa que integra o acervo do Arquivo Histórico Ultramarino em Lisboa.

espaços como os três principais centros portuários do Estado do Brasil (Recife, Salvador e Rio de Janeiro) que foram as principais bases de consumo e redistribuição das carnes secas do sertão.

Ao discutirmos o gradual processo de transferência do eixo político e econômico da América portuguesa para a região centro-sul ao longo século XVIII, nos foi possível, ainda, destacar as mudanças no equilíbrio regional relativas a algumas importantes bases de consumo de carnes salgadas na América portuguesa que se aprofundaram e se consolidaram entre o final do século XVIII e início do XIX, conferindo maior peso às demandas pelo gênero movidas na região centro-sul, o que acreditamos ter sido um importante estímulo à sua produção nesta região em um contexto cujo início é marcado por profundas transformações nos limites meridionais dos domínios portugueses na América (sobre os quais, na colônia, projetava-se, em maior medida, a influência da praça do Rio de Janeiro) e de reorganização das bases de exploração mercantil da pecuária na região das Planícies do Sul; mudanças que entendemos como mais decisivas para a compreensão da associação entre o gradual declínio das atividades da “*pecuária das carnes secas do sertão*” e de emergência e consolidação da “*pecuária do charque*” do que as crises geradas pelos períodos de estiagem que, no último quartel do século XVIII, momentaneamente, assolaram as regiões de criatório vinculadas aos portos da porção oriental da costa leste-oeste, secas que entendemos mais como fatores que potencializaram esta mudança do que, propriamente, desencadeadores dela.

O entendimento acima expresso ganha força ao ser associado aos laços que, em meio a redes de relações hierárquicas, vinculavam os agentes que atuaram na promoção da pecuária do charque no Rio Grande de São Pedro aos interesses dos grandes negociantes da praça do Rio de Janeiro, grupo cujo patamar de atuação econômico e político, conforme a historiografia das últimas décadas vem demonstrando, foi fortemente ampliado na conjuntura do período colonial tardio, não somente na região centro-sul, mas nos conjuntos do império português/império do Brasil.

Apontada a amplitude das bases de consumo e identificados os principais mercados atendidos pelas carnes secas do sertão ao longo do século XVIII, destacada a mudança no equilíbrio regional das bases de consumo do gênero na América portuguesa no final do século, e ressaltados os laços que vinculam a emergência da pecuária do charque (que em poucos anos assumiu os principais mercados anteriormente atendidos pelas carnes secas do sertão) à uma maior projeção dos interesses mercantis dos negociantes de grosso trato do Rio de Janeiro no Rio Grande de São Pedro a partir das duas últimas décadas do século

XVIII; entendemos que, para que a pecuária das carnes salgadas da porção oriental da costa leste-oeste seja percebida em sua real amplitude no que se refere às dinâmicas relacionadas às suas bases de produção, ela deva ser vista de forma conjunta, não propriamente a partir do território em que se dava a produção, mas a partir do entendimento de que esta experiência da indústria da salga é fruto de um processo histórico comum de base social, qual seja: o da expansão e interiorização dos interesses de parcela da comunidade mercantil do Recife nos Sertões do Norte por meio da exploração do comércio desenvolvido nos “portos do sertão”, denominação atribuída no século XVIII, em Pernambuco, aos portos da porção oriental da costa leste-oeste, o que ressalta a dimensão hierárquica dos laços mantidos entre os portos da região e aquele que, no século XVIII, foi o seu principal entreposto: o porto do Recife.⁷⁴³

Pensar a pecuária das carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste a partir das dinâmicas de expansão dos interesses de parcela da comunidade mercantil estabelecida no Recife sobre este território no século XVIII nos possibilita destacar que as bases em que se organizaram as atividades na região e os vínculos que uniam a produção de carnes desenvolvida em cada um dos portos do sertão transcendiam o território das capitanias produtoras, e que esta experiência da indústria da salga corresponde e uma expressão econômica que, mais do que propriamente no enquadramento do território das capitanias produtoras do gênero, organizou-se dentro de um arranjo regional que tomava como referência (mas não como limite) a capitania geral de Pernambuco que, além de ter se constituído como o espaço sobre o qual preferencialmente se expandiram os interesses da comunidade mercantil do Recife ao longo do século XVIII, trata-se de um agregado regional da organização do governo da América portuguesa, com bases de formação que remontam ao século XVII, cujo histórico de expansão e retração no século XVIII, encontra-se fortemente associado às dinâmicas que pautaram a expansão e a decadência da pecuária das carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste.

⁷⁴³A denominação coletiva de “portos do sertão” atribuída (em Pernambuco no século XVIII) a localidades situadas próximas ao litoral (o que, portanto, foge ao sentido imediato de sertão: comumente associado a territórios distantes das zonas costeiras) nos remete ao sentido implícito de relações hierárquicas entre espaços que o termo “sertão” carrega; pois, retomando as palavras de Antonio Carlos Robert de Moraes, reafirma-se por meio da relação entre o Recife e os “portos do sertão” que: “[...] o sertão para ser identificado demanda o levantamento do seu oposto: o não sertão, visto como o lugar que possui as características de positividade ali inexistentes. Vale salientar que é sempre a partir dessa posição oposta que o sertão é qualificado enquanto tal. Isto é, o lugar a partir do qual se qualifica uma localidade como um sertão está sempre localizado no campo contraposto.” MORAES, Antonio Carlos Robert. Sertão: Um outro geográfico. **Terra Brasilis**: Revista da Rede Brasileira de História da Geografia e Geografia Histórica (Primeira série), São Paulo, n. 4-5, p.01-08, 2003. p.03. Diante do explicitado, entende-se que os “portos do sertão”, assim eram denominados, não propriamente pelas relações que mantinham de forma direta com os “sertões da pecuária”, mas pelos laços que os vinculavam, em patamares hierárquicos distintos, com o seu “oposto”, de onde efetivamente partia esta denominação, no caso específico, o núcleo portuário e mercantil do Recife.

4.2.1 A pecuária das carnes salgadas e a expansão do Nordeste recifense na porção oriental da costa leste-oeste no século XVIII

Discutir a experiência histórica da produção de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste tendo como referência a expansão dos interesses mercantis do Recife nos Sertões do Norte nos impõe entender, de início, a principal via de projeção e aprofundamento dos laços entre o Recife e as regiões de pecuária voltadas à produção de carnes salgadas: a navegação de cabotagem; base de transporte e integração entre espaços sobre a qual se estruturou um vetor litorâneo de exploração da pecuária de uma importante parcela das regiões de criatório dos Sertões do Norte que, entre os últimos anos do século XVII e os primeiros do século XVIII, se organizaram e se expandiram ao longo dos territórios das bacias dos principais rios que deságuam no trecho costeiro situado entre o cabo de São Roque e o delta do Parnaíba.

Em um conjunto de artigos nos quais discute, dentro de uma perspectiva de longa duração, o sistema de navegação de cabotagem centrado no porto do Recife entre o final do século XVI e o início do século XX, Evaldo Cabral de Mello aponta que: “A história da cabotagem no Nordeste recifense pode ser narrada sob a forma da sucessão de tipos de embarcação predominante, mas não exclusivamente, utilizada: caravelão, sumaca, barça.”⁷⁴⁴ Conforme o autor, as grandes mudanças ocorridas na cabotagem desenvolvida a partir do Recife estão ligadas à adoção da sumaca (introduzida pelos neerlandeses) em meados do século XVII e sua substituição pela barça nas primeiras décadas do século XIX, transformações que conforme o autor: “[...] responderam a mudanças específicas entre o Recife e as áreas do seu entreposto.”⁷⁴⁵

Acerca da sumaca – que segundo Luiz Felipe de Alencastro foi a embarcação que tornou mais viável a difícil navegação a barlavento pela costa leste-oeste, viabilizando, assim, o estreitamento de contratos entre portos da região e os portos da costa-norte sul⁷⁴⁶ – Cabral de Mello destaca que, se a prevalência desta tipologia de embarcação na cabotagem regional remonta à imediato post-bellum, sua preponderância ampliou-se: “[...] com o progresso do povoamento do Rio Grande e do Ceará e o aparecimento dos ‘portos do sertão’ que

⁷⁴⁴ MELLO, Evaldo Cabral de. **Um imenso Portugal: História e Historiografia**. São Paulo: Editora 34, 2002. p. 184.

⁷⁴⁵ *Ibid.*, p.184

⁷⁴⁶ Segundo Alencastro: “Até o advento dos barcos a vapor, nos meados do XIX, só as sumacas – barças pequenas de dois mastros – conseguiam sair da Bahia, de Pernambuco, ou mais do Sul e bordejar na tornaviagem do Pará e do Maranhão.” ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul - Séculos XVI e XVII**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. p. 58.

vinculavam estas capitanias ao entreposto recifense”⁷⁴⁷ pois nos portos destas capitanias situados além do cabo de São Roque: “[...] a sumaca passou a gozar de um monopólio que não conseguiu adquirir ao longo do litoral pernambucano e paraibano, onde devia contar com a concorrência ativa de embarcações menores como as ‘canoas do alto’ e outras”⁷⁴⁸

Na análise sobre a cabotagem movida a partir do Recife, Cabral de Mello destaca à natureza regionalizada da organização do comércio na América portuguesa que contribuiu para o destaque de alguns poucos núcleos portuários (como foi caso do Recife) que se notabilizaram por desempenharem o papel de grandes entrepostos regionais na medida em que concentravam uma importante parcela das operações mercantis desenvolvidas na colônia.⁷⁴⁹ Conforme Cabral de Mello:

A economia colonial brasileira organizou-se sob a forma de um arquipélago de mercados regionais vinculados aos portos principais, o Rio, Salvador, o Recife, São Luís e Belém, que detinham sob as respectivas hinterlândias um monopólio comercial de fato exercido por cima das divisões administrativas, capitanias da América portuguesa e, depois, províncias do Império.⁷⁵⁰

Além de serem as principais bases nas quais se processava o comércio externo movido na América portuguesa, as localidades destacadas também se notabilizaram como centros a partir dos quais se projetavam os interesses de redes mercantis de amplitudes regionais que atuavam no território da América portuguesa, não somente como bases para a redistribuição de bem importados para as regiões da colônia que, em maior ou menor medida, encontravam-se sujeitas a influência destes grandes entrepostos, mas, também, como pontos para os quais convergia parcela da produção exportada destas regiões, o que dava a estes núcleos mercantis o papel de importantes centros de redistribuição de gêneros da terra, fossem estes destinados aos mercados metropolitanos, ou a mercados de outras regiões da colônia e do império português.

O papel de destaque destes grandes entrepostos na organização das bases do comércio desenvolvido na América portuguesa conferia grande margem de poder a parcelas dos sujeitos que integravam a elite das comunidades mercantis neles estabelecidas que, entre outras atividades, atuavam: no comércio com a metrópole (não raro como agentes ou representantes de grande comerciantes estabelecidos no reino), no comércio negreiro movido

⁷⁴⁷ MELLO, Evaldo Cabral de. **Um imenso Portugal: História e Historiografia**. São Paulo: Editora 34, 2002. p. 194.

⁷⁴⁸ *Ibid.*, p. 194

⁷⁴⁹ As discussões acerca dos sistemas de navegação de cabotagem centrados no Recife se dão em três artigos que têm por títulos “A cabotagem no Nordeste oriental”; “Aparição da Sumaca”; e “A vitória da barça”. Ver: MELLO, *op. cit.*, p. 179-220.

⁷⁵⁰ *Ibid.*, p. 179.

a partir dos principais portos da colônia com a África, e exerciam um grande poder e influência sobre a organização e exploração das bases de produção e comércio desenvolvidos nos espaços que encontravam-se inseridos em suas zonas de influência.

É em função do padrão regionalizado de exploração do comércio colonial – cuja organização, em parte, associa-se ao já discutido sistema de frotas e comboios, que concentrava uma grande parte do comércio movido entre Portugal e América portuguesa em alguns dos principais polos mercantis da colônia – que se credita o destaque adquirido pelo Recife como centro de uma rede mercantil que estendeu sua influência sobre uma ampla base territorial que, para além dos limites de Pernambuco, se expandia, regionalmente, tendo no território das capitanias sujeitas ao governo de Pernambuco, o espaço preferencial de sua projeção, que adquiriu seu ápice na segunda metade do século XVIII.⁷⁵¹

Ao se referir as dinâmicas de expansão e retração da influência do entreposto recifense entre os séculos XVIII e XIX, Evaldo Cabral de Mello as associa ao processo de projeção e retração da capitania geral de Pernambuco. Conforme o autor:

Administrativamente, a área do entreposto [do Recife] ficou fortalecida pela criação da capitania-geral de Pernambuco que incluía também o Ceará, o Rio Grande, a Paraíba e Itamaracá como “capitanias anexas”, só a última definitivamente incorporada ao território pernambucano, ao passo que as demais conquistarão sua autonomia na virada do Setecentos para Oitocentos, inclusive o direito de comerciarem diretamente com o Reino e, após a abertura dos portos, com o estrangeiro, muito embora permanecessem dependentes ainda por um século do comércio recifense.⁷⁵²

Considerando as dinâmicas de constituição do espaço sobre o qual o Recife preferencialmente projetou sua influência mercantil e ressaltando a forma como esta influência era exercida, Cabral de Mello destacou que:

O Recife deveu sua fortuna histórica à sua função de entreposto e à dominação comercial da área que se poderia denominar como Nordeste recifense [...] Esta dominação esboçada desde finais do século XVI e consolidada ao longo da centúria seguinte, prolongou-se sob vários aspectos até o começo do XX, reproduzindo em

⁷⁵¹ Se a centralidade do Recife como entreposto regional, em parte, devia-se a fato de ser um dos portos integrados pelas frotas do Brasil, a concentração regional das atividades mercantis estruturadas a partir do sistema de frotas, não foi efetivamente abolida com o fim deste regime de navegação no ano de 1765. No que se refere à concentração que o regime de navegação em frotas impunha, sua abolição repercutiu, mais no fim da imposição da concentração referente ao tempo de navegação e estadia dos barcos nos portos coloniais, do que propriamente nas bases de conexões na América portuguesa. Acerca do espaço sobre o qual se projetava a influência mercantil do Recife, há que se destacar que a expansão e consolidação da capitania geral de Pernambuco – por meio da subordinação do governo da Paraíba (1755), e de incorporação territorial de Itamaracá (1763) – associada ao monopólio da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1759-1780); tenderam a reforçar, na segunda metade do século XVIII, o papel do Recife como principal entreposto regional.

⁷⁵² MELLO, Evaldo Cabral de. **A ferida de Narciso**: ensaio de História Regional. São Paulo: Editora Senac, 2001. p. 54.

escala local o mesmo esquema de relações que subordinava o Recife à metrópole colonial, que por sua vez, respondia aos centros da “economia-mundo” ocidental. Um centro urbano domina uma região de fronteiras razoavelmente estáveis, que vão além ou ficam aquém das jurisdições formais políticas e administrativas, mediante cidades transmissoras, sócias menores da cidade dominante.⁷⁵³

Acerca do sistema de frotas, que se pode entender como um elemento estruturador da organização regionalizada do comércio colonial, entende-se que ele não se resumia à concentração da navegação mercantil entre o reino e a América portuguesa em alguns poucos portos da colônia, pois a adoção deste sistema de navegação, em contrapartida: “[...] pressupunha a infra-estrutura duma cabotagem ativa ligando os núcleos populacionais dispersos pelo litoral ao grande porto mais próximo, encarregado de mediatizar o comércio com a metrópole”⁷⁵⁴. Destaca-se, assim, a importância da navegação de cabotagem como complemento essencial a um modelo de navegação mercantil fortemente concentrado como aquele em que se organizou uma importante parcela do comércio desenvolvido na América portuguesa com o reino, modelo que pressupunha a constituição e fortalecimento de uma rede de núcleos portuários menores que favorecessem a intermediação das relações e uma maior integração entre múltiplas regiões da colônia aos principais portos da América portuguesa para onde convergiam e de onde partiam as frotas mercantes.

Com base nos elementos apontados, entende-se que, no século XVIII, o Recife tratava-se de uma “*cidade dominante*”, ou seja, o centro de uma rede de interesses mercantis que se projetava regionalmente por meio de um conjunto de “*cidades transmissoras*” que formavam uma cadeia mercantil a que Cabral de Mello denomina como “Nordeste recifense”; cadeia que teve na exploração da cabotagem um importante eixo de projeção e manutenção da influência mercantil que o Recife exercia sobre “*seus sócios menores*” dispersos ao longo do litoral de Pernambuco e capitanias vizinhas cujo comércio, em maior ou menor medida, era mediatizado pelo empório recifense.

Ressalta-se, assim, que – a despeito de o século XVIII ter sido marcado pelo avanço do processo de interiorização das conquistas que deram margem à abertura de uma série de caminhos pelos sertões – o modelo de organização do comércio colonial propiciou, a partir do início da “Idade do Ouro” (contexto marcado pela diversificação econômica e dinamização das relações mercantis na colônia), o fomento a navegação de cabotagem na América portuguesa, base sobre a qual se organizou, por meio dos denominados “portos do sertão”, a exploração da pecuária das carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste.

⁷⁵³ MELLO, Evaldo Cabral de. **Um imenso Portugal: História e Historiografia**. São Paulo: Editora 34, 2002. p. 179-180.

⁷⁵⁴ *Ibid.*, p.193.

A pecuária das carnes salgadas foi uma atividade econômica que ressignificou o valor estratégico desta região costeira em meio às transformações vivenciadas na colônia entre o final do século XVII e início do XVIII, dentre as quais destacamos o processo de afirmação dos interesses mercantis do Recife em Pernambuco no início do século XVIII que guarda estreita relação com as guerras de conquista responsáveis pela formação dos “sertões de fora”; guerras que se desenvolveram em um contexto marcado pela retração da economia açucareira e de redução de seu peso relativo no conjunto das atividades econômicas desenvolvida em um espaço regional que, territorial e economicamente, se expandia no período por meio da criação e integração de vastas regiões de criatório ao espaço de influência de Pernambuco.

Acerca da base territorial sobre a qual o Recife projetou sua influência mercantil, Cabral de Mello indica que:

Grosso modo, os limites do Nordeste recifense iam do Ceará ao baixo São Francisco (Penedo). Limites porém permanentemente postos em causa pelo equilíbrio instável entre o Recife e os entrepostos vizinhos o Maranhão e a Bahia. Havia assim áreas de conflito, mas também de interpenetração. Era o que ocorria no norte do Ceará, que também sofria atração do porto de São Luís, ou, reciprocamente, no Piauí, extremo a que podia chegar o influxo do Recife. Fenômeno idêntico ocorria ao sul: se o comércio recifense podia esporadicamente alcançar Sergipe, enfeudado à praça de Salvador, o entreposto baiano disputava ativamente o comércio de Alagoas e do sertão pernambucano⁷⁵⁵

Referenciando-se no modelo de organização do comércio colonial e considerando as bases de exploração do comércio regional por meio da navegação de cabotagem, Evaldo Cabral de Mello ressaltou, assim, as disputas envolvendo a expansão das influências destes grandes entrepostos regionais, em meio às quais destaca os conflitos entre o Recife e Salvador na região em que se dava a intercessão dos limites de suas respectivas zonas de influência (que incorporava as regiões de criatório do baixo São Francisco) o que deu margem ao estabelecimento, por parte do autor, de um paralelo entre o processo de formação dos Sertões do Norte e a organização das bases de exploração do comércio desenvolvido a partir desta grande região de criatório; pois conforme destacou Cabral de Mello:

Acossado ao sul e a oeste pela concorrência de outra praça poderosa [Salvador] o Recife compensou-se estendendo-se ao norte pelos “portos do sertão”, isto é, do Rio Grande do Norte e do Ceará [...] Partilhando o comércio dos “sertões de dentro”, o Recife reservou-se à dominação mercantil dos “sertões de fora”. Destarte, a identificação das fronteiras do entreposto recifense entronca-se com a velha querela

⁷⁵⁵ MELLO, Evaldo Cabral de. **Um imenso Portugal: História e Historiografia**. São Paulo: Editora 34, 2002. p. 180.

historiográfica relativa à atuação de Pernambuco no povoamento do interior do Nordeste.⁷⁵⁶

Os “portos do sertão” das capitanias do Rio Grande do Norte e do Siará Grande foram assim importantes bases para a projeção da influência mercantil do Recife sobre as regiões de pecuária que integravam os Sertões do Norte. Entende-se, assim, que os núcleos portuários da porção oriental da costa leste-oeste destas duas capitanias – que durante o século XVIII estiveram subordinadas ao governo de Pernambuco⁷⁵⁷ – integrariam a rede de ação e projeção dos interesses do Recife denominada como “Nordeste recifense”, de forma que os portos produtores de carnes salgadas das duas capitanias seriam alguns dos principais “*núcleos filiais*” da “*matriz recifense*” aos quais se refere Cabral de Mello.

Se a concorrência de Salvador ao sul de Pernambuco projetou a expansão dos interesses mercantis do Recife, com mais força, sobre os “sertões de fora”, Cabral de Mello indica, ainda, que os portos da região norte da capitania do Siará Grande (entenda-se da ribeira do Acaraú, trecho oeste do litoral da capitania) e do Piauí (basicamente o porto de Parnaíba) corresponderiam às bases em se dariam uma interseção entre as influências dos entrepostos do Recife e de São Luis.

Considerando que o “Nordeste recifense” corresponde ao espaço sobre a qual se expandia a influência mercantil do Recife; que esta influência é, em si, histórica, ou seja, que variou em intensidade e amplitude ao longo do tempo; e que os portos da região norte da capitania do Siará Grande e de Parnaíba no Piauí, integravam uma zona interseção sobre a qual, se projetavam as influências mercantis das praças de Recife e São Luis; entendemos que uma análise acerca do histórico da organização e expansão das bases de produção de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste ao longo do século XVIII nos possibilitará demonstrar que a produção de carnes salgadas nos portos das três capitanias, em grande medida, é uma expressão econômica do “Nordeste recifense”, na medida em que foi fortemente promovida a partir dos interesses e das ações de agentes integrados a redes

⁷⁵⁶ MELLO, Evaldo Cabral de. **Um imenso Portugal**: História e Historiografia. São Paulo: Editora 34, 2002. p. 180.

⁷⁵⁷ Se a capitania do Siará Grande fora submetida ao governo de Pernambuco no imediato *post-bellum*, a capitania do Rio Grande – que, na sequência das guerras de Restauração, conseguiu garantir subordinação direta ao governo-geral na Bahia – foi incorporada como capitania subalterna ao governo de Pernambuco no ano de 1701, época marcada pelo acirramento das guerras de conquista dos sertões. Sobre a subordinação da capitania do Rio Grande ao governo de Pernambuco. A sujeição comum destas duas capitanias ao governo de Pernambuco entre 1701 e 1799 é um fator que entendemos ter contribuído para que ao longo do século XVIII se mantivesse a projeção da jurisdição do capitão mor do Siará Grande sobre a porção oriental da costa leste-oeste. Sobre a subordinação do comando da capitania do Rio Grande ao governo de Pernambuco, ver: “*Ordem de S Mag.de em que manda Subgeitar a Capitania do Rio Gr.de a Subordinação de Pernambuco*” de 11/01/1701. Disponível em: APEC: Fundo Câmaras, Caixa 03, Livro de Registro de Ordens régias Alvarás, Provisões, Regimentos, Cartas de Governadores, Bandos (1700-1801) f.29v.

mercantis centradas no Recife que, muito provavelmente, atuavam neste segmento em associação com negociantes estabelecidos em outros centros de destaque do Estado do Brasil (como Salvador e Rio de Janeiro) a quem, também, interessava o negócio das carnes secas do sertão.

Se a associação entre as atividades mercantis decorrentes da exploração do comércio de carnes salgadas nos portos do Rio Grande do Norte e do Siará Grande com a expansão dos interesses de negociantes estabelecidos no Recife parece mais evidente, (em razão de serem estas duas capitanias subordinadas ao governo de Pernambuco) o entendimento acima indicado ficará especialmente claro na análise do caso do porto de Parnaíba que, por fazer parte da capitania do Piauí, encontrou-se durante o século XVIII, sujeito ao governo do Maranhão, situando-se, ao menos em termos administrativos, fora dos limites da influência de Pernambuco.

Se os interesses envolvendo a produção de carnes salgadas encontravam-se representados, no final do século XVII, entre moradores da capitania do Rio Grande do Norte que defendiam o avanço das fronteiras da pecuária sobre os territórios disputados em meio a Guerra do Açu, não nos foi possível, contudo, identificar, de forma clara e precisa, quando e onde se iniciaram às atividades de produção e exportação de carnes salgada movimentadas a partir dos portos do sertão. O que se pode deduzir, com base em alguns indícios, é que as atividades na região tenham se iniciado (ao menos com maior destaque) nos primeiros anos do século XVIII na ribeira do Jaguaribe. Parte deste entendimento encontra referência na análise da obra de Sebastião da Rocha Pita.

Na descrição que fez das costas que se estendem entre o Maranhão e o rio Açu, Rocha Pita indicou que: “Do rio Maranhão, em distância de cento e trinta e quatro léguas de costa, corre o Jaguaribe, também caudaloso. Dele se contam quarenta léguas ao rio Grande, que leva copioso tributo ao mar.”⁷⁵⁸ A menção ao rio Jaguaribe, que junto com o rio Açu⁷⁵⁹ são os únicos marcos indicado por Rocha Pita na sucinta descrição que faz do trecho costeiro correspondente à porção oriental da costa leste-oeste em sua “*História da América Portuguesa*”, publicada originalmente em 1730, é um indicativo da notoriedade que a ribeira do Jaguaribe já possuía, no início do século XVIII, para aquele ilustre membro da elite baiana,

⁷⁵⁸ PITA, Sebastião da Rocha. **História da América Portuguesa**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1976. p. 22.

⁷⁵⁹ A sequência deste texto, nos leva a entender que o “rio Grande, que leva copioso tributo ao mar” ao qual o autor se refere corresponde ao rio Açu (rio grande em tupi) e não o rio Potengi de cuja antiga denominação a capitania do Rio Grande (do Norte) deve seu nome, pois no trecho costeiro sobre o qual se segue a descrição, que compreenderia o trecho entre o dito “rio grande” ao cabo de Santo Agostinho o autor inclui o cabo de São Roque, marco situado em trecho costeiro entre a foz dos rios Açu e Potengi.

notoriedade que, certamente, devia-se ao negócio das carnes salgadas que já se desenvolvia com destaque na região, pois, ao referir-se ao rio Jaguaribe de forma específica, Rocha Pita menciona que:

Vinte léguas para o Rio Grande, tem pelo sertão uma formosa povoação, com o nome do rio Jaguaribe, que por ela passa, o qual seis léguas para o mar faz uma barra suficiente a embarcações pequenas, que vão a carregar carnes, de que abunda com excesso aquele país⁷⁶⁰.

A “*formosa povoação*” à que Rocha Pita se refere, correspondia ao povoado do Aracati, também conhecido à época como São José do Porto dos Barcos, o mais importante porto produtor de carnes salgadas da porção oriental costa leste-oeste no século XVIII. As referências ao rio Jaguaribe indicam, portanto, que o núcleo que daria origem à sede da vila de Aracati já era reputado na Bahia, onde Rocha Pita residia, como uma importante base de produção e exportação de carnes salgadas no ano de 1724, destaque que, muito provavelmente, estaria relacionado ao fato de Salvador ter sido um dos principais destinos das carnes salgadas produzidas no porto do Aracati⁷⁶¹.

Subentende-se, assim, que a organização das atividades de produção e exportação de carnes salgadas no Aracati tenha se dado alguns anos antes de 1724, o que nos leva a associar seu início impreciso ao contexto das guerras de conquista que se estenderam entre os últimos anos do século XVII e os primeiros anos do século XVIII, época na qual os interesses da comunidade mercantil do Recife encontravam-se fortemente atuantes na capitania do Siará Grande, expandindo-se, com especial destaque, na ribeira do Jaguaribe, o que nos leva a entender que a organização das bases de exploração da pecuária das carnes salgadas na região tenha se dado por meio da agência de figuras que integravam ou estavam vinculadas à comunidade mercantil do Recife, como os já mencionados Estevão de Souza Palhano e João

⁷⁶⁰ PITA, Sebastião da Rocha. **História da América Portuguesa**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1976. p. 55-56.

⁷⁶¹ A despeito de ter sido publicada, originalmente, em 1730, a obra de Rocha Pita não foi escrita neste ano. Um elemento que nos leva a perceber que, ao menos o trecho no qual o autor se refere à produção de carnes salgadas no Jaguaribe, tenha sido escrito no ano de 1724, se dá logo na sequência da citação apontada, pois após referir-se ao Jaguaribe, entendendo, erroneamente, que a dita localidade teria sido criada em vila àquela época, Rocha Pita indica que: “[N] Este lugar [Jaguaribe] erigio em Villa o Doutor Joseph Mendes Machado, que foy crear a ouvidoria geral daquella Provincia no anno passado de mil e setecentos e vinte e três[...]” Mesmo que o fato por ele mencionado se trate de um erro, já que o Aracati só foi criada em vila no ano de 1748, o fato de referir-se na citação a 1723 como “ano passado” nos leva a entender que a referência que Rocha Pita fez à produção de carnes salgadas no núcleo do Jaguaribe tenha sido escrita no ano de 1724 o que, consequentemente, nos leva a entender que, para contar com reconhecimento digno de merecer a menção em sua obra, as atividades de produção de carnes salgadas no Jaguaribe, além de destacarem-se pelo volume de produção e amplitude das redes de distribuição de seus produtos, já deveriam desenvolver-se há alguns anos antes de 1724.

da Costa Monteiro, companheiros do coronel João de Barros Braga em pedido de sesmaria na região do baixo Jaguaribe no ano de 1707.

Na falta de evidências claras de que Estevão de Souza Palhano dedicou-se à produção e ao comércio de carnes salgadas e couros, alguns elementos da trajetória na América portuguesa deste reinol, natural do Peniche, nos levam a supor que o início de suas ações na região do Jaguaribe, entre o final do século XVII e início do século XVIII, estariam associadas à organização das bases de projeção do Nordeste recifense na região do Jaguaribe que teve na pecuária voltada à produção de carnes salgadas uma das principais forças para sua afirmação.

Se os 05 pedidos de sesmarias que Estevão de Souza Palhano fez na região do Jaguaribe (01 no ano de 1700, 03 no ano de 1707 e 01 no ano de 1733) demonstram seus fortes interesses na promoção da atividade do criatório na região em que a produção de carnes salgadas gozou de mais destaque nas primeiras décadas do século XVIII, sua trajetória prévia entre as praças de Salvador e Recife, certamente proporcionaram-lhe a manutenção de relações com homens de negócio estabelecidos em dois dos mais importantes centros de consumo e redistribuição de carnes salgadas da colônia, relações que podem ter sido a base de estímulo (e até mesmo financiamento) à construção do barco que Estevão de Souza Palhano estava construindo em Pernambuco logo após mudar-se de Salvador para o Recife no final do século XVII, época em que iniciou sua atuação na ribeira do Jaguaribe.⁷⁶²

Tendo sido a navegação de cabotagem a base sobre a qual se organizaram os circuitos de comércio das carnes secas do sertão, a trajetória de Estevão de Souza Palhano nos leva a supor que ele esteja entre os primeiros representantes da comunidade mercantil do Recife a promoverem a indústria da salga de carnes nos portos do sertão; e que sua inserção neste segmento de comércio se daria de forma privilegiada, pois, além de senhor de terras para o criatório, Estevão de Souza Palhano também seria dono de embarcação que supomos poder estar associada à exploração do comércio com os portos do sertão.

Além de meio de transporte de sua própria produção, a propriedade de embarcação também conferiria a Palhano uma ampla margem de influência e vantagens em sua inserção mercantil na região pela prestação de serviços de transporte e fretes de mercadorias nos circuitos que envolviam a pecuária de carnes salgadas que, além do comércio desenvolvido entre a região do Jaguaribe e centros portuários de destaque como o Recife –

⁷⁶² À exceção dos dados referentes às sesmarias, as informações indicadas sobre Estevão de Souza Palhano encontram-se disponíveis em seu processo de habilitação a Familiar do Santo Ofício. Ver: DILIGÊNCIA DE HABILITAÇÃO DE ESTEVÃO DE SOUSA PALHANO: PT/TT/TSO-CG/A/008-001/7163

para onde eram exportados as carnes salgadas e os couros e de onde enviava-se mercadorias variadas – também envolvia, entre outros aspectos, o transporte do sal: insumo essencial ao desenvolvimento da indústria da salga que, no caso da experiência desenvolvida nos portos do sertão, teve como importantes fornecedoras salinas de Itamaracá, Assú e Mossoró, localizadas ao longo do circuito costeiro que, pela cabotagem, ligava o Recife aos portos produtores de carnes secas⁷⁶³.

Sobre João da Costa Monteiro – figura de destaque da comunidade mercantil do Recife na primeira metade do século XVIII, membro de um grupo familiar cuja atuação mercantil esteve fortemente associada à exploração de alguns segmentos econômicos da pecuária⁷⁶⁴ – nos foi possível identificar que sua atuação na capitania do Siará Grande entre o final do século XVII e início do século XVIII, para além do fomento à interiorização das fronteiras da pecuária na ribeira do Jaguaribe, esteve fortemente comprometida com o direcionamento dos circuitos destas atividades para o núcleo do Aracati que, em meio ao contexto das guerras de conquista, se converteu na base portuária de ação dos interesses mercantis do Recife na região do Jaguaribe.

Com base na análise em documento que integra a diligência de habilitação de João da Costa Monteiro para Ordem de Cristo – cujo hábito lhe foi negado em 1726 em razão da identificação de mácula de serviços mecânicos por parte de seu pai e de seus quatro avós – nos é dado a saber que este reinol, natural do lugar de Vaqueiros, termo da vila de Santarém, onde foi batizado no ano de 1683, já se encontrava na capitania do Siará Grande no ano de 1697, quando deu início, com 14 anos de idade, a uma trajetória de quase vinte cinco anos de serviços, que, conforme, apresentado no relato, foram preponderantemente prestados na ribeira do Jaguaribe.

A partir dos serviços apresentados, é possível identificar que a trajetória de João da Costa Monteiro na capitania do Siará Grande foi fortemente ligada às guerras de conquista dos sertões do Jaguaribe com múltiplas referências a combates contra grupos indígenas que

⁷⁶³ As referências a origem do sal empregado na produção de carnes salgadas na região, (questão sobre a qual nos aprofundaremos no tópico 4.2.2) constam em fontes da segunda metade do século XVIII como o Livro de registro de entrada de barcos no porto de Aracati (1767-1776 e 1787-1802) e a *“Idea da população da capitania de Pernambuco, e das suas annexas”* escrita pelo Governador e Capitão General de Pernambuco José Cezar de Menezes. A despeito de as referências indicadas reportarem-se a períodos posteriores ao caso sobre o qual nos reportamos, a consideração de que as salinas indicadas já eram conhecidas e exploradas desde ao menos o início do século XVII nos leva a entender que o seu aproveitamento na promoção da indústria da salga de carnes na região remonte aos primórdios destas atividades, o que é digno de respaldo especialmente ao considerarmos o circuito de cabotagem que serviu de base para a organização das atividades de produção e comércio de carnes e couros na região.

⁷⁶⁴ DIAS, Thiago Alves. A família Costa Monteiro, os couros do sertão e as escalas mercantis no séc. XVIII. **ESPACIALIDADES**, Natal, v. 12, n. 2, p. 01-36, 2017.

resistiam ao avanço da ocupação de suas terras. Dentre os serviços prestados, João da Costa Monteiro relata ter despendido muito de sua fazenda: “[...] com as tropas q sahião contra o d.º gentio Barbaro, como também na Reedificação do Prezidio de Jaguaribi, concorrendo p.^a a condução dos mantimentos da Infantaria, q guarnecia o d.º Prezidio de Jaguaribi”⁷⁶⁵.

Os aspectos ressaltados nos levam a associar os serviços indicados com aqueles mencionados pelo coronel João de Barros Braga que relata ter prestado, no ano de 1698, apoio financeiro à reconstrução do presídio do Jaguaribe (o fortim de São Francisco Xavier) e doado ao dito presídio carro e bois para a condução de munições e mantimentos.⁷⁶⁶ As similaridades entre os serviços indicados nos levam a reafirmar os fortes laços que João da Costa Monteiro manteve com o coronel do João de Barros Braga que, nesta medida, não se restringiriam à parceria no pedido de terras em sesmaria feita no ano de 1707.

João da Costa Monteiro, relatava ainda ter aberto: “[...] a sua custa uma estrada nas matas do Aracaty em q atalhou aquelles moradores sete Legoas de Caminho estéril p.^a conduzirem os seos gados p.^a o Recife”⁷⁶⁷. Tendo em conta que a estrada mencionada foi aberta “*nas matas do Aracaty*” e que esta ação visava reduzir as distâncias e facilitar a condução dos gados “*p.^a o Recife*” (não para Olinda ou Pernambuco) o que se entende é que a atuação do João da Costa Monteiro, em meio às guerras de conquista e de organização do espaço de pecuária em expansão na região do Jaguaribe entre o final do século XVII e os primeiros anos do século XVIII, estava comprometida com a constituição de um vetor (que conformaria a denominada “Estrada Geral do Jaguaribe”) que direcionasse os recursos da pecuária que se interiorizava na bacia do Jaguaribe, para o Aracati, porto de onde carnes, couros e outros sub-produtos do gado abatido nas oficinas seriam exportados, pelo litoral, “*p.^a o Recife*”.

Considerando que a produção de carnes salgadas para a exportação já se desenvolvia com amplo destaque em Aracati no início do século XVIII, o mesmo não se dava (ao menos com o mesmo destaque) no porto de Parnaíba, núcleo cuja origem remonta ao estabelecimento, nos primeiros anos do século XVIII, de uma feitoria por meio da ação do

⁷⁶⁵ ANTT: Diligência de Habilitação para a Ordem de Cristo de João da Costa Monteiro: Mesa da Consciência e Ordens, Habilitações para a Ordem de Cristo, Letra I e J, mç. 89, n.º 52.

⁷⁶⁶ Sobre os serviços de João de Barros Braga ver: CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. João V, sobre a nomeação de pessoas para o cargo de capitão-mor do Rio Grande do Norte, por 3 anos. Resolução a nomear João de Barros Braga, a 5 de Maio de 1730. In: ALVEAL, Carmen Margarida Oliveira; OLIVEIRA, Leonardo Paiva de. **Capitão Mor**: nomeações para o governo do Rio Grande (1667-1781). Natal: Flor do Sal, 2016. p. 150.

⁷⁶⁷ ANTT: Diligência de Habilitação para a Ordem de Cristo de João da Costa Monteiro: Mesa da Consciência e Ordens, Habilitações para a Ordem de Cristo, Letra I e J, mç. 89, n.º 52.

potentado baiano Pedro Barbosa Leal⁷⁶⁸. O porto de Parnaíba – que na segunda metade do século XVIII viria a se destacar, juntamente com o de Aracati, como os dois mais importantes centros de produção e exportação de carnes salgadas da porção oriental da costa leste-oeste – a despeito de já corresponder a uma base de produção e exportação de carnes e couros nos primeiros anos do século XVIII, não o faria ainda a esta época com o mesmo destaque de Aracati, algo que, em parte, é possível de identificar por meio do relato de João da Maia da Gama.

Ao visitar o povoado que denominou como “vila da Parnaíba”⁷⁶⁹ em janeiro de 1729, João da Maia da Gama, indicou que da dita localidade já se exportava pelo litoral a esta época sub-produtos do gado, relatando que a ela: “[...] chegam Barcos e Sumacas, e aqui carregão de carnes, e couramas”⁷⁷⁰ Maia da Gama menciona, contudo, a situação de decadência em que a povoação se encontrava após a morte de João Gomes do Rego Barra, procurador de Barbosa Leal que, nos anos precedentes à visita de Maia da Gama, nela ajuntara:

[...] alguns moradores com cazas, e fes hua tal ou qual povoaçãozinha a qual por morte do dito Procurador João Gomes quasi se extinguiu, e cazando as filhas com huns três Irmãos chamados os Lopes, tirarão a telha as casas, e as dismantelarão e puzerão ao tempo para se animarem como estão só para despovoarem o dito sitio e pedirem aquellas terras⁷⁷¹

A associação entre os relatos de Rocha Pita e Maia da Gama (ambos referentes à década de 1720) nos levam a entender que, se Aracati e Parnaíba foram, de forma isolada, os mais importantes centros de produção e exportação de carnes salgadas da porção oriental da costa leste-oeste no século XVIII, o porto de Parnaíba, a despeito de já ser uma base na qual

⁷⁶⁸ O estabelecimento no delta do Parnaíba da feitoria de Pedro Barbosa Leal se deu por intermédio da ação de seu procurador, João Gomes do Rego Barra que foi quem efetivamente se estabeleceu e atuou na região durante os primeiros anos do século XVIII. Pedro Barbosa Leal foi um grande potentado baiano que atuou com grande intensidade nos processos de expansão das fronteiras do criatório responsáveis pela formação dos sertões de dentro, o que lhe rendeu o acesso, entre outras recompensas, a vastas sortes de terra para o criatório no território Piauí entre o final do século XVII e início do XVIII. Sobre Pedro Barbosa Leal ver: CONCEIÇÃO, H. S. Pedro Barbosa Leal e a colonização do sertão da Bahia no século XVII. In: SIMPOSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 25, 2013, Natal. **Anais Eletrônicos do XVII Simpósio Nacional de História**, Natal: URRN, 2013. p.01-13. Disponível em: SNH2013 - XXVII Simpósio Nacional de História - Conhecimento histórico e diálogo social - Anais eletrônicos (anpuh.org). Acesso em: 18.set.2020.

⁷⁶⁹ Como “Vila da Parnaíba” João da Maia da Gama denomina em seu relato o povoado do Porto das Barcas, situado à margem direita do Igarassú, o mais oriental dos braços de rio que formam o delta do Parnaíba. Destacamos, contudo, que, a despeito da denominação de “vila” por ele atribuída, o povoado do Porto das Barcas só viria a se converter de fato em sede de vila alguns anos após a criação da vila de São João da Parnaíba que ao ser criada, no ano de 1762, teve sua sede inicialmente estabelecida no povoado de Testa Branca.

⁷⁷⁰ MARTINS, F. A. de Oliveira. **Um herói esquecido: João da Maia da Gama**. v. 2. Lisboa: Coleção Pelo Império, 1944.

⁷⁷¹ *Ibid.*, p. 55.

se desenvolviam estas atividades no final da década de 1720, não as desenvolvia, ainda, com o mesmo destaque do porto de Aracati, com o qual, posteriormente, viria a ombrear-se.

A despeito de também não nos ter sido possível identificar de forma precisa quando se deram início as atividades de produção e exportação de carnes salgadas nos outros portos da região que também se dedicaram a estas atividades, a análise de um documento que integra a *“Informação Geral da Capitania de Pernambuco”* de 1749 nos possibilita identificar que as atividades de produção e exportação de carnes salgadas já eram amplamente desenvolvidas em alguns portos da porção oriental da costa leste-oeste em meados do século XVIII; quando, além dos portos de Jaguaribe (Aracati) e Parnaíba, os portos de Camocim, Ceará, Mundaú e Açú, são apontados (de forma conjunta) como bases nas quais se desenvolvia parte do comércio movido por *“moradores de Pernambuco”*.⁷⁷²

Ao destacar os gêneros transacionados entre o Recife e os portos acima indicados, aponta-se que, de todos eles, o Recife importava a esta época: “[...] carnes seccas de Boy, couros crús, e alguns couros curtidos, em sola branca, couros curtidos de cabra, e de Veado, Tartaruga, Pau Viollete, e de Rabuge, Cebo, redes de algodão, brancas e de côres e Ambar.”⁷⁷³ Na relação tecia-se, contudo, ressalvas ao porto de Açú no que se refere às: “[...] madeiras; porque deste porto não vem mas vem muito peixe seco e algum sal”⁷⁷⁴; aspecto que revela a manutenção nesta região da capitania do Rio Grande do Norte da exploração mercantil de atividades salineiras e pesqueiras cujo histórico remonta ao início do século XVII e que no contexto inicial da expansão das fronteiras da pecuária sobre esta região serviram de base de disputas entre as provedorias de Pernambuco e do Rio Grande do Norte relacionadas ao

⁷⁷² Referimo-nos aqui à: “Relação dos Portos em que commerceam os moradores de Pernambuco, e os efeitos que levam para a continuação deste Commercio, e quaes sejam os que trazem para lhes darem sahida”, disponível em: *INFORMAÇÃO Geral da Capitania de Pernambuco em 1749. In: Anaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, v. 28, Rio de Janeiro: Oficina Gráfica da Biblioteca Nacional, 1908. p. 482-483.

⁷⁷³ *Ibid.*, p. 482. Além de não haver menção aos portos de Acaraú e Itapajé, que no final do século XVIII são alguns dos portos nos quais se produziam e exportavam carnes salgadas na capitania do Siará Grande, esta relação aponta os portos de Ceará (que entendemos tratar-se do porto de Fortaleza) e de Mundaú como exportadores de carnes. Destacamos, contudo, que, se estas localidades chegaram a produzir e exportar carnes salgadas na primeira metade do século XVIII, não seguiram com esta produção na segunda metade do século quando as atividades nos portos do sertão ganham maior vulto e não há referência à exportação de carnes salgadas destes portos. Sobre os portos de Fortaleza e de Mundaú destacamos que estão situados na porção central do litoral do Ceará, que é uma região que se caracteriza pela presença de rios de menor curso, o que limitava o desenvolvimento da produção de carnes salgadas em larga escala para a exportação na medida em que os portos situados nesta região específica, não dispunham de vastas regiões de criatório em suas retaguardas. Acerca das considerações referentes às exportações dos portos de Ceará e Mundaú, ressalta-se, contudo, que se referem unicamente a carnes secas, não se estendendo, portanto, a couros de bois, gênero oriundo tanto do abate do gado voltado à produção de carnes salgadas quanto daquele destinado ao fornecimento de carnes frescas.

⁷⁷⁴ *Ibid.*, p. 482.

direito de administração fiscal sobre estas antigas atividades e a nova atividade da pecuária que se expandia sobre o dito território.

Do Recife, em contrapartida, enviava-se aos ditos portos: “[...] panos de Algodão, agoas ardentes da terra, toda casta de Obras de ferro, Tabaco, farinha, Feijão, mellaço, Açucar, Arroz e toda casta de fazenda da Europa, em que tem a melhor reputação a fazenda branca”.⁷⁷⁵

Se o documento em questão indica que, em meados do século XVIII, o porto do Recife correspondia ao destino imediato de grande parte dos gêneros oriundos da pecuária das carnes salgadas desenvolvida nesta região, o mesmo documento revela que parte destes gêneros era reexportada para o Rio de Janeiro e Salvador, onde as carnes e couros do sertão são indicados como alguns dos principais gêneros exportados do Recife para aqueles que, a época, eram os mais importantes centros portuários e mercantis do espaço sul-atlântico e, juntos com o Recife, os três principais centros negreiros da América portuguesa, perfil digno de menção pois, conforme destacado, a ele associavam-se importantes bases de consumo de carnes salgadas.

Ao referir-se às exportações do Recife, indica-se que, para o Rio de Janeiro, enviava-se a esta época: escravos da Costa da Mina, carne seca do sertão, sola do mesmo sertão, couros de cabra e de veado curtidos, canastras de couro em cabelo, sapatos feitos de couro de veado, cocos de todas as castas e quartinhas de barro de Ipojuca; e de lá traziam: ouro em pó e em moeda, barbatanas de baleia e azeite de peixe. Já para Salvador, indica-se no documento que, do Recife, enviava-se: carnes secas do sertão, quartinhas de barro de Ipojuca e doces de todas as qualidades; e de lá traziam: algumas doblas [moedas de ouro], Piassaba e amarras de Piaçaba, madeira de Jacarandá, azeite de peixe, contas de coco, louça de barro vidrada e alguns gêneros da Índia.⁷⁷⁶

Tendo em conta que a fonte em questão descreve o perfil das transações mercantis desenvolvidas a partir do Recife com várias regiões, entende-se que as referências às importações de carnes e couros dos “portos do sertão”, bem como as reexportações destes gêneros para Salvador e Rio de Janeiro, não se refiram especificamente ao ano de 1749 (quando a fonte foi produzida), mas a um padrão de transações mercantis movidas a partir da capitania de Pernambuco com outras localidades, cujo início, remontaria a períodos anteriores em anos ou até mesmo décadas. Os dados revelam, portanto, os laços que, desde as primeiras décadas do século XVIII, ligavam a produção de carnes salgadas desenvolvida nos portos do

⁷⁷⁵ INFORMAÇÃO Geral da Capitania de Pernambuco em 1749. In: **Anaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**, v. 28, Rio de Janeiro: Oficina Gráfica da Biblioteca Nacional, 1908. p. 482.

⁷⁷⁶ *Ibid.*, p. 482.

sertão a interesses fortemente estabelecidos na praça do Recife, mas que também se expandiam para as duas principais praças do Estado do Brasil para onde eram (re)exportados.

Se a produção de carnes salgadas se expandiu sobre os portos da porção oriental da costa leste-oeste nas primeiras décadas do século XVIII, o porto do Aracati, foi de forma incontestável, o mais importante centro de produção e exportação do gênero neste período. No que se refere aos interesses que atuavam no fomento às atividades desenvolvidas a esta época em Aracati, é digno de referência o parecer emitido por Manuel José de Farias, ouvidor da comarca do Siará Grande, que, a 24 de julho de 1744, recomendava a elevação do povoado do Aracati à categoria de vila, em razão da importância do comércio de carnes e couros que nele se fazia. Segundo o dito oficial, em sendo criada uma vila no Aracati:

[...] virá a ser a corte deste Siará em breves annos por ficar nas margens do Rio Jaguaribe navegável as mesmas Somacas em distancia de três Leguas e de facto ao seo porto todos os annos vinte e Sinco e mais q' a troco de fazendas q' trazem Levam a Carne e courama de dezoito thé vinte mil Boys para Pern.co Bahia e Rio de Janeiro⁷⁷⁷

O destaque econômico da localidade serviu como base para a elevação do núcleo de Aracati à categoria de vila no ano de 1748. A criação da vila, contudo, teve como consequência momentânea a diminuição das atividades na localidade, pois, os barcos que anteriormente destinavam-se ao porto do Jaguaribe, teriam passado a buscar portos mais ao norte, na região da ribeira do Aracaú (da capitania do Siará Grande) e o porto de Parnaíba na capitania do Piauí; é o que relata e justifica Alexandre de Proença Lemos, ouvidor da comarca do Siará Grande, que, em um ofício escrito a 19 de fevereiro de 1751, aponta que, 03 anos após a criação da vila do Aracati: “[...] diminuiu muito o concurso dos barcos porque vendo-se os negociantes vexados das posturas daquela Câmara, e sem a franqueza, que gozaram antes de ali haver vila, começaram fazer viagens para a Parnaíba e ribeira do Acaracu”⁷⁷⁸

A indicação de que a criação da vila de Aracati teria gerado um redirecionamento de parte dos barcos que frequentavam o porto da ribeira do Jaguaribe para ribeira do Acaraú, nos leva a supor – diante da falta de menção na “Informação Geral da Capitania de Pernambuco” de 1749 – que pode ter sido em decorrência da criação da vila de Aracati que

⁷⁷⁷ 1746, Dezembro, 12, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei [D. João V], sobre a necessidade de se criar uma nova vila em Aracati de Jaguaribe. Anexo. cópias de cartas e provisão. AHU-CEARÁ, cx.4, doc. 62. AHU_CU_006, Cx. 5, D. 304.

⁷⁷⁸ STUART, Guilherme. **Notas para a História do Ceará**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2004. p. 164. Acerca da ribeira do Acaraú, [denominada no período, por vezes, como Caracu ou Acaracu] cabe destacar que, apesar de posteriormente ter sido subdividida, no ano de 1751 (época em que Proença Lemos escreveu o ofício indicado) a dita ribeira incluía os rios Aracatiaçu, Acaraú e Coreau, nos quais se encontravam os outros portos que, além do porto de Aracati na ribeira do Jaguaribe, destacaram-se como núcleos produtores de carnes salgadas na capitania do Siará Grande.

tenha se dado início (ou se expandido: se consideramos que previamente desenvolvia-se em pouca monta) às atividades de produção e exportação de carnes e couros nas localidades portuárias da barra do Acaraú e de Itapajé no litoral oeste da capitania do Siará Grande que, juntas com o porto de Camocim (mencionado na Informação Geral) são os três portos para os quais, no final do século XVIII, os criadores de gado da região da ribeira do Acaraú enviavam seus gados para que dos ditos portos fossem: “*transportados por mar para Pernambuco, por negócio*” como consta em grande parte dos dados apontados no Estudo do Remanejamento da Pecuária na Zona Norte do Estado do Ceará, referentes ao gado de açougue que, no ano de 1788, era enviado das fazendas da região da ribeira do Acaraú para os portos de Acaraú, Itapajé e Camocim.⁷⁷⁹

Se as consequências relativas à criação da vila de Aracati relatadas pelo Ouvidor Alexandre de Proença Lemos nos levam a supor uma associação entre a emergência dos portos da Barra do Acaraú e de Itapajé e a relatada expansão das atividades de produção de carnes salgadas para a região da ribeira do Acaraú a partir de meados do século XVIII; os impactos desta medida sobre as atividades de produção de carnes salgadas no porto de Parnaíba podem ser claramente atestadas por uma provisão encaminhada, a 10 de maio de 1751, pelo rei dom José I ao governador e capitão general de Pernambuco. Na dita provisão, o monarca reporta as queixas a ele encaminhadas pelos oficiais da câmara de São Luis acerca dos impactos que a frequência de barcos oriundos da Bahia e de Pernambuco estaria gerando no comércio de panos que a cidade de São Luis mantinha no rio Parnaíba. Conforme a provisão, os oficiais de São Luis queixavam-se:

[...] sobre o prejuízo q se tem aquelles moradores com o comércio dos barcos, q’ continuam.e estão entrando no Ryo Parnahiba carregados de fazendas da Bahia e dessa Cap.nia [Pernambuco], por cuja rezão experimentão huma grande deminuição no preço dos panos de algodão, que os ditos moradores fabricão⁷⁸⁰

As queixas que motivaram a provisão não foram movidas unicamente pelos camaristas de São Luis. Em carta enviada ao rei, a 07 de novembro de 1751, Francisco Xavier de Mendonça Furtado – governador do Estado do Grão Pará e Maranhão, do qual o Piauí fazia parte – queixava-se dos danos causados ao comércio de panos de algodão que a cidade de São Luis desenvolvia no rio Parnaíba decorrentes do concurso de barcos oriundos dos principais

⁷⁷⁹ FROTA, Luciana S. de Aragão (org.). **Estudo do Remanejamento da Pecuária na Zona Norte do Estado do Ceará**. Fortaleza: SUDEC, 1974.

⁷⁸⁰ 1751, maio, 10, Lisboa PROVISÃO (1ª via) do rei [D. José I] ao governador da capitania de Pernambuco, [Luís José Correia de Sá], ordenando se informe a respeito do comércio de fazendas de algodão provenientes daquela capitania no rio Parnaíba. Anexo: 1 doc. AHU_CU_015, Cx. 72, D. 6038.

portos do Estado Brasil, barcos que haviam passado a demandar o porto de Parnaíba para a “extração de carnes”. Segundo Mendonça Furtado:

A extração das carnes que fazem do rio da Parnaíba os barcos que vêm da Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro por troco de fazendas, é sumamente prejudicial ao comércio da cidade de S. Luís do Maranhão, porque, provendo-se os moradores daquele rio, por aquela forma, das fazendas que lhes são necessárias, deixam de as vir ou mandar comprar àquela cidade e em consequência não têm também saída os panos de algodão que é o primeiro negócio dos moradores, cuja falta se tem já gravemente experimentado⁷⁸¹

As queixas, a julgar pelo período em que foram feitas, confirmam que a criação da vila de Aracati promoveu uma expansão da ação de agentes que atuavam na produção e comércio de carnes e couros no porto do Jaguaribe sobre outros portos da porção oriental da costa leste-oeste, como o porto de Parnaíba, agentes que, em grande medida, associavam-se aos interesses mercantis estabelecidos nas principais praças do Estado do Brasil, de onde provinham, e para onde iam, os barcos que passaram a fomentar a produção e o comércio de carnes salgadas na região do baixo Parnaíba.

A leitura de uma carta escrita a 20 de janeiro de 1760 por João Pereira Caldas, primeiro governador da capitania de São José do Piauí, nos leva, contudo, a entender que na promoção da pecuária das carnes salgadas desenvolvida no porto de Parnaíba, preponderasse os interesses de agentes vinculados à praça do Recife. Na carta em questão, Pereira Caldas reportava ao rei o estado econômico da capitania cujo governo recentemente assumira. Destacando a preponderância da pecuária como atividade econômica no Piauí, Pereira Caldas indica que sua exploração se dava a partir de dois principais eixos: o comércio de gado vacum e cavalar, no qual o gado era enviado, pelos sertões, para mercados como os das regiões de mineração; e o comércio feito a partir do porto de Parnaíba, de onde se exportava, pelo litoral, carnes e couros. Ao referir-se a este último segmento de comércio e as condições de acesso a embarcações no porto de Parnaíba, Pereira Caldas aponta a força dos interesses mercantis estabelecidos em Pernambuco na promoção do comércio de carnes e couros desenvolvido em Parnaíba, ao indicar que:

Para Práticos daquela Barra [do rio Parnaíba], ha na Cidade de Pernambuco abundancia delles dos que costumão todos os annos ou muito vir aquelle citio nos Barcos que dalli conduzem para a dita Cidade os Gados que vem comprar a esta Capitania. He certo que a sobredita Barra não admite entrar por ella embarcação

⁷⁸¹ MENDONÇA, Marcos Carneiro de. **A Amazônia na era pombalina**: correspondência do Governador e Capitão-General do Estado do Grão-Pará e Maranhão, Francisco Xavier de Mendonça Furtado (1º Tomo). Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2005. p. 104.

grande, porem sempre fazem embarcações que carregão seiscentos Boys, e mais, mas mortos, que não hé pequena carga.⁷⁸²

Diante do quadro apresentado, Pereira Caldas sugeria que, em favor do aumento do comércio na capitania e do da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão – criada no ano de 1755 e a qual fora concedido o monopólio do comércio do Estado do Grão-Pará e Maranhão – seria conveniente o envio à Parnaíba, por parte da Companhia, de embarcações com fazendas de onde se poderia extrair lucros: “[...] dos couros que carregar e sollas que ali se fizerem nas Fabricas que naturalmente se estabelecerão naquella paragem frequentandosse por ella o Commercio”⁷⁸³.

A sugestão de Pereira Caldas revela, não somente, o pouco interesse da companhia, neste período, no comércio específico das carnes salgadas, ao qual se associava o comércio dos couros e solas – que se justifica pelo fato de serem estes últimos, gêneros exportáveis para o mercado metropolitano e, nesta medida, passíveis despertarem maiores interesses por parte da companhia – mas, também, que a Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão, a esta época, ainda não expandira suas ações para Parnaíba, cujo comércio, conforme relato do próprio governador, era predominantemente movido por negociantes vinculados a Pernambuco.

Ao ser consultado pelo rei acerca da sugestão de Pereira Caldas sobre o envio de embarcação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão para o porto de Parnaíba, o Governador do Estado do Grão Pará e Maranhão, Fernando da Costa de Ataíde Teive, eximia-se de tomar uma posição ao por em questão o potencial de choque de interesses entre a dita companhia e sua congênere de Pernambuco e Paraíba, e indicava que a decisão desta questão caberia exclusivamente ao rei. Na resposta dada a 15 de outubro de 1763, portanto, três anos após o envio da carta de Pereira Caldas, Fernando da Costa de Ataíde Teive destacava a forte atuação dos interesses de Pernambuco no comércio movido em Parnaíba; razão pela qual, indicava que:

Sendo o Rio Parnaíba pertencente a Capitania de Pernambuco, só podia tocar a Companhia do Seu Comercio o fazello em todo o Seo território, segundo as Leys do seu Plano e como que as ignoro não posso interpor o meu parecer em huma matéria que previamente há de ser nossiva a huma das duas referidas Companhias a que V

⁷⁸² 1760, Janeiro, 20, vila da Moucha CARTA do [governador do Piauí], João Pereira Caldas, ao rei [D. José] sobre as causas da decadência do comércio no Piauí. Anexo: 2 doc. AHU-Piauí, cx.8, doc.3; Pará, cx. nv 798 AHU_CU_016, Cx.6, D.378

⁷⁸³ *Ibid.*

Mag.e igualmente favoresse e prospera; e por essa cauza, só V Mag.e deve Resolver sobre este ponto como for servido.⁷⁸⁴

A conjunção de eventos que se seguiram à criação da vila de Aracati e as referências às origens dos agentes que, entre o início da década de 1750 e o início da década de 1760, promoviam o comércio de carnes salgadas no porto de Parnaíba revelam as bases sociais e os interesses comuns que ao longo do século XVIII atuaram no fomento à produção e comércio de carnes salgadas e couros nos portos do sertão, interesses, portanto, fortemente associados às três principais praças do Estado do Brasil, mas fortemente movidos a partir da praça do Recife.

O histórico levantado também nos leva a entender que, se do porto de Parnaíba se exportava carnes salgadas e couros, desde o início do século XVIII, é na sequência dos impactos causados na região pela criação da vila do Aracati, em meados do século XVIII, que Parnaíba passa a efetivamente ganhar destaque entre os portos do sertão, pelo volume de sua produção, pois a situação de decadência do porto de Parnaíba, apontada por Maia da Gama no final da década de 1720, contrasta com aquela encontrada por Frei Aníbal de Gênova, frade capuchinho que, em 1763, passou pela localidade.

Ao referir-se ao relato de Frei Aníbal de Gênova acerca de sua passagem pelo porto de Parnaíba em 1763, Frei Fideles Primerio menciona que o porto de Parnaíba àquela época: “[...] via-se muito freqüentado por embarcações vindas da Baía e do Rio de Janeiro. Fazia intensa exportação de carne seca. Ali se abatiam numerosos bois, cujas carnes iam suprir mercados do sul, onde havia muita falta de gênero.”⁷⁸⁵

A realidade observada por Frei Aníbal de Gênova testemunha a expansão, a partir de meados do século XVIII, das atividades mercantis desenvolvidas no porto de Parnaíba associadas à ampliação da influência dos interesses vinculados à produção de carnes salgadas na capitania de São José do Piauí, expansão que, no ano de 1779, deu margem ao pleito movido pelos camaristas da vila de São João da Parnaíba de liberação de comercialização direta com o reino, o que justificavam com o volume de comércio movido no porto da dita vila, para o qual acorriam: “[...] várias embarcações fazer carnes secas que levão a vender a

⁷⁸⁴ 1760, Janeiro, 20, vila da Moucha CARTA do [governador do Piauí], João Pereira Caldas, ao rei [D. José] sobre as causas da decadência do comércio no Piauí. Anexo: 2 doc. AHU-Piauí,cx.8, doc.3; Pará,cx. nv 798 AHU_CU_016, Cx.6, D.378

⁷⁸⁵ PRIMERIO, P. Fr. Fidelis M. de. **Capuchinhos em Terras de Santa Cruz nos séculos XVII, XVIII e XIX**. São Paulo: Livraria Martins, 1942. p. 192. Frei Anibal de Gênova esteve em Parnaíba no ano de 1763, passagem da qual produziu relato que não nos foi possível acessar de forma direta. A citação apresentada corresponde, portanto, a trecho do texto de Frei Fidelis Primerio que faz referência ao relato de Frei Anibal de Genova acerca de sua passagem por Parnaíba.

Cidade do Rio de Janeiro Bahia Pernambuco Maranhão e Pará”⁷⁸⁶ o que aponta que, nesta época, a produção de carnes salgadas em Parnaíba, já atendia, ao menos com maior destaque, demandas movidas nos principais centros do antigo Estado do Grão-Pará e Maranhão, abolido no ano de 1774.

A expansão do comércio de carnes salgadas na segunda metade do século XVIII não se dera, contudo, somente no porto de Parnaíba, mas, também, em portos das vizinhas capitanias do Siará Grande e Rio Grande do Norte. Na *“Idea da População da capitania de Pernambuco, e das suas annexas”* escrita por José Cesar de Menezes com dados referentes às décadas de 1770 e 1780, o então governador e capitão general de Pernambuco confere destaque à produção de carnes salgadas nas capitanias do Siará Grande e do Rio Grande do Norte que eram, então, subordinadas ao seu governo.

Na capitania do Siará Grande, José Cesar de Menezes destacou o comércio de carnes movido nas ribeiras do Acaraú e Jaguaribe. Para ribeira do Acaraú, o governador de Pernambuco aponta irem de “[...] huns annos por outros vinte Barcos a carregar de Carnes secas, Couros e Páu Violeta, e fazem flurente o seu Commercio, e também da Capitania do Piauí, da qual se vem vender aqui muitos gados”⁷⁸⁷ Já sobre a ribeira do Jaguaribe, cujo porto era o Aracati, o governador destacava que a dita ribeira era: “[...] de grosso commercio, por virem a Ella mais de trinta Barcos cada anno”⁷⁸⁸

Na capitania do Rio Grande do Norte, José Cesar de Menezes só se refere à produção de carnes salgadas desenvolvida na ribeira do Assú, sobre a qual destaca: “He esta Ribeira de algum commercio, por virem todos os annos três ou quatro Barcos às officinas a factura de Carnes Secas e courama”⁷⁸⁹ A despeito de não ser mencionada pelo governador de Pernambuco – o que acreditamos dever-se ao fato de ser atividade desenvolvida em menor

⁷⁸⁶ 1779, Dezembro, 29, vila de São João da Parnaíba CARTA dos oficiais da Câmara da vila de São João da Parnaíba, à rainha [D. Maria I], sobre a pobreza que se experimenta nesta vila, em virtude do fraco desenvolvimento da região, e solicitando, por isso, o livre comércio e navegação para o Reino, o que será de grande conveniência para o melhoramento da região. Anexo: 1 doc. AHU-Piauí, cx. 12, doc. 20 AHU_CU_016, Cx.13, D. 773.

⁷⁸⁷ MENEZES, José Cesar de. “Idea da população da capitania de Pernambuco, e das suas annexas, extensão de suas Costas, Rios e Povoações Notaveis, Agricultura, Numero de Engenhos, Contratos e Rendimentos Reais, augmento que este tem tido desde o anno de 1774 em que tomou posse do governo das mesmas capitanias, o Governador e Capitam General José Cezar de Menezes”. In: **Anaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**, v. 40, Rio de Janeiro: Oficina Gráfica da Biblioteca Nacional, 1923. p. 04. A despeito de não fazer menção, entendemos que os cerca de 20 barcos que então movimentavam o comércio da ribeira do Acaraú, distribuíssem suas visitas entre os portos de Camocim, Acaraú e Itapajé, que, conforme destacado são aqueles que no ano de 1788 (portanto em período próximo à época de elaboração da *“Idea da população”* de José Cesar de Menezes) eram bases de abate e beneficiamento de carnes e couros para a exportação.

⁷⁸⁸ *Ibid.*, p. 06.

⁷⁸⁹ *Ibid.*, p. 11. A produção de carnes salgadas na ribeira do Assú desenvolvia-se nos núcleos de Oficinas na região da foz do Açu em localidade que atualmente corresponde ao município de Macau-RN

monta do que aquela desenvolvida, a época, na ribeira do Assú – a produção e exportação de carnes e couros também se desenvolveu na segunda metade do século XVIII em Mossoró que, junto com o porto de Assú, foi um dos portos fechados pelo governo de Pernambuco à fatura e exportação de carnes no ano de 1788.

Conforme destaca a historiografia local, o desenvolvimento das atividades de salga de carnes em Mossoró decorreu da ação de Antonio de Souza Machado, português estabelecido na capitania do Siará Grande na região da Mata Fresca, próxima ao Aracati, de onde posteriormente veio a mudar-se para o núcleo que daria origem à futura cidade de Mossoró, na ribeira do Apodi, o que revela os laços entre o desenvolvimento das atividades de salga de carnes em Mossoró com aquelas contemporaneamente desenvolvidas no porto Aracati. Acerca das origens de Antonio de Souza Machado e das atividades de salga de carnes em Mossoró na segunda metade do século XVIII, Francisco Fausto de Souza aponta que Antonio de Souza Machado:

Ainda moço, veio para o Brasil fixando residência na Ribeira do Jaguaribe da capitania do Ceará. Na Freguesia de Russas, casou-se com Da. Rosa Fernandes, natural dessa Freguesia, filha legítima do português Domingos Fernandes, natural de Braga e de Da. Jerônima da Silva, natural do Rio Grande do Norte, Residindo Antonio de Souza Machado, no Vale da Mata Fresca, foi nomeado Sargento-mor, Comandante dessas paragens pelo Governo da Capitania do Ceará Grande. Homem operoso e muito empreendedor estendeu-se pela Ribeira do Apodi, da Capitania do Rio Grande do Norte e situou fazendas de gado “Grossos”, “Santa Luzia” “Panela do Amaro”, etc. Em 1760 fixou residência em Grossos, edificando uma casa de taipa coberta de telha, vindo esta da Bahia. Segundo a tradição, invernava o Sargento-mór em “Santa Luzia”, de cuja fazenda rebanhava os gados para Grossos a fim de fazer charqueada na Ilha das Oficinas, e exportar para as Capitânicas de Pernambuco e Bahia.⁷⁹⁰

Pensada a partir do histórico de organização e expansão de suas atividades nos portos da porção oriental da costa leste-oeste no século XVIII e da base social que fomentou sua organização e exploração mercantil, entende-se que a experiência histórica da pecuária das carnes salgadas desenvolvida nos “portos do sertão” corresponde à expressão de um processo histórico comum: o da expansão dos interesses mercantis da praça do Recife sobre este trecho costeiro que, desde o início do século XVII foi disputada e incorporada como base de projeção regional de interesses centrados na capitania de Pernambuco.

⁷⁹⁰ SOUZA, Francisco Fausto de. **História de Mossoró**. Edição especial para o Acervo Virtual Oswaldo Lamartine de Faria. Mossoró: Fundação Vingt-un Rosado. [201-?]. p. 159. Disponível em: <https://colecaomossoroense.org.br/site/wp-content/uploads/2018/07/HISTORIA-DE-MOSSORO.pdf>. Acesso em: 28/10/2020. Na fazenda de Santa Luzia, Antonio de Souza Machado construiu em 1772 a capela de Santa Luzia em torno da qual se deu início a povoado que viria a ser a sede do município de Mossoró. A fazenda de Grosso onde conforme indicado estabeleceram-se as oficinas, situava-se, assim como a de Santa Luzia às margem do rio Apodi, um pouco mais abaixo, próximo à barra do dito rio.

Integrada como capitania subalterna ao governo de Pernambuco em meados do século XVII – quando correspondia a um limitado núcleo de ocupação na região do Ceará, a única base de efetiva ocupação portuguesa no trecho costeiro que se estende entre o cabo de São Roque e o Maranhão sobre o qual, em grande medida projetava-se o espaço de ação da guarnição da Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção, balizado pelas regiões da Ibiapaba e Jaguaribe – a capitania do Siará Grande se converteu, a partir do final do século XVII, em uma importante plataforma para a projeção do processo de expansão da pecuária sobre os territórios das bacias dos rios que deságuam na porção oriental da costa leste-oeste.

A leitura do processo de conquista dos sertões de fora a partir do contexto dos embates entre mazombos e mascates em Pernambuco nos possibilitou destacar que a capitania do Siará Grande (de forma geral) e a ribeira do Jaguaribe (de forma específica) foram espaços a partir dos quais se deram uma ampla expansão dos interesses mercantis da praça do Recife nos sertões da pecuária, no início do século XVIII, que – ao ser associado ao contexto de organização das atividades de produção de carnes salgadas na região do Jaguaribe e à identificação de atores que tiveram destaque na formação e organização das bases de exploração mercantil da pecuária na região – nos levam a associar a promoção da pecuária das carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste ao processo de expansão dos interesses mercantis da praça do Recife na região.

A referência na *“Informação Geral da Capitania de Pernambuco”* de que os interesses mercantis do Recife já atuavam no comércio de carnes desenvolvido em Parnaíba na primeira metade do século XVIII e a expansão desta atuação a partir de meados do século – nos levam a perceber que as atividades de produção de carnes salgadas no porto de Parnaíba (situado no Estado do Grão-Pará e Maranhão) ligam-se fortemente à ação de negociantes estabelecidos no Recife e em outras praças do Estado do Brasil como Salvador e Rio de Janeiro, como também que as atividades desenvolvidas neste porto guardam estreita relação com aquelas desenvolvidas nos portos produtores de carnes salgadas das capitanias do Siará Grande e Rio Grande do Norte, onde atuavam os mesmos interesses, o que nos leva a entender que, mais do que no recorte das capitanias, esta experiência da indústria da salga (no que se refere à análise de suas bases de produção) deve ser pensada para além dos recortes das capitanias produtoras e entendida como um segmento econômico organizado a partir de uma base regional mais ampla que, além dos portos produtores e das regiões de criatório a eles vinculadas, envolve, entre outros espaços, o Recife que entendemos como a base central de

organização e coordenação de grande parte das atividades desenvolvidas nos “portos do sertão” ao longo do século XVIII.

Considerando a idéia de Nordeste recifense de Evaldo Cabral de Mello em sua análise sobre do histórico da cabotagem recifense e que a pecuária das carnes salgadas foi um segmento cujas bases de circulação baseavam-se na cabotagem que integrava os portos produtores de carnes aos principais mercados de consumo e redistribuição dos gêneros dela oriundos, entendemos que, a partir do início do século XVIII, a pecuária das carnes salgadas foi o lastro que conferiu sustento à projeção dos interesses de segmentos da comunidade mercantil do Recife sobre uma importante parcela dos Sertões do Norte, projeção que se deu por meio da organização e exploração de um eixo que, baseado na navegação de cabotagem, integrava (conforme a terminologia adotada por Cabral de Mello) à “matriz recifense” aos seus “núcleos filiais”: os “portos do sertão”; bases a partir das quais os interesses mercantis do Recife se interiorizaram nos sertões das ribeiras incorporadas como espaços de criatório ao longo das guerras de conquista.

4.2.2 Entre o sal do reino e o sal da terra: a pecuária das carnes salgadas no enquadramento do Estanco régio do sal no Estado do Brasil

Ressaltado o papel de destaque da comunidade mercantil do Recife na organização das bases de produção e exploração mercantil da pecuária das carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste, a análise desenvolvida nos possibilitou, ainda, evidenciar os fortes laços que também ligavam as atividades movidas nos “portos do sertão” às praças de Salvador e Rio de Janeiro que, juntamente com o Recife, foram os principais destinos das carnes salgadas produzidas na região. Destacou-se, na mesma medida, a pouca participação dos interesses mercantis estabelecidos nos principais centros do Estado do Grão-Pará e Maranhão no fomento à produção de carnes salgadas em Parnaíba, ao menos durante as primeiras décadas do século XVIII, quando se organizam e se desenvolvem as atividades de produção e exportação de carnes salgadas no único dentre os “portos do sertão” inserido nos limites daquele Estado; o que evidencia que as dinâmicas que pautaram a organização da pecuária das carnes salgadas nos portos da porção oriental da costa leste-oeste estiveram fortemente associadas a interesses mobilizados nos principais centros mercantis do Estado do Brasil.

Considerando que carne salgada foi um gênero que, ao longo do século XVIII, vivenciou uma crescente expansão de seu mercado de consumo nos principais centros portuários da América portuguesa que, em grande medida, associava-se ao atendimento de demandas relacionadas ao abastecimento de embarcações, à alimentação da população pobre e cativa de vilas, cidades e unidades de produção atendidas pelos circuitos de abastecimento movidos a partir dos portos de Recife, Salvador e Rio de Janeiro e, eventualmente, ao abastecimento de tropas – como aquelas que atuaram nos conflitos na região platina entre as décadas de 1760 e 1770 –; entende-se as motivações relacionadas ao consumo do gênero que garantiram o estabelecimento e manutenção de fortes vínculos entre a produção de carnes secas nos portos do sertão e os três principais entrepostos mercantis e negreiros do Estado do Brasil ao longo do século XVIII.

Se aspectos relacionados às bases de consumo explicam a mobilização de interesses, nas três principais praças do Estado do Brasil, em fomentar a produção em larga escala de carnes salgadas nos portos do sertão; o destaque à organização regionalizada do comércio colonial, nos leva, na mesma medida, a questionar às razões que justificavam a projeção dos interesses das praças da Bahia e do Rio de Janeiro no fomento à produção de carnes salgadas nos portos do sertão, sobre os quais prevalecia a ação mais direta dos interesses mercantis do Recife, quando ambas praças (tal qual o Recife), também correspondiam a grandes entrepostos regionais do comércio colonial (os dois mais importantes da América portuguesa) e tinham em suas respectivas zonas de influência regiões de criatório que poderiam lhes servir de base para um maior desenvolvimento e expansão destas atividades, algo que, *a priori*, poderia garantir-lhes maiores vantagens no atendimento das demandas regionais deste gênero de crescente importância na América portuguesa ao longo do século XVIII⁷⁹¹.

Com base no entendimento da historiografia regionalista, a expansão das atividades de produção de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste – que até a emergência da pecuária do charque no Rio Grande de São Pedro foi a única região que efetivamente se destacou no século XVIII pela especialização e volume da produção de carnes

⁷⁹¹ Os estreitos vínculos entre a produção de carnes nos portos do sertão e o atendimento de demandas movidas nos três principais centros mercantis do Estado do Brasil não nos levam a entender que nas zonas sobre as quais se projetava a influência das praças de Salvador e Rio de Janeiro não houvesse bases de produção de carnes salgadas que atendessem as mesmas demandas atendidas pelas carnes secas do sertão. O destaque apresentado refere-se, especificamente, à singularidade da experiência desenvolvida nos portos do sertão que, vistos de forma conjunta, fizeram da porção oriental da costa leste-oeste a mais importante região da América portuguesa especializada na produção em larga escala de carnes salgadas durante grande parte do século XVIII, importância que se reflete na amplitude de seus circuitos de comércio.

salgadas na América portuguesa – justificaria-se em razão do domínio de técnicas específicas de produção do gênero por fazendeiros da região⁷⁹².

No trabalho de Geraldo Nobre, onde este entendimento encontra-se expresso com maior evidência e no qual os interesses da produção e do comércio das carnes salgadas são entendidos como movidos por bases sociais distintas, o autor defende que, se na Bahia e em Pernambuco houvesse técnicos habilitados à produção de carnes salgadas: “[...] naturalmente baianos e pernambucanos fabricariam seu próprio charque, dispensando-se de vir buscá-lo ao Ceará.”⁷⁹³ A importância atribuída à técnica de produção do gênero na historiografia regionalista, se expressa, ainda, no papel de destaque atribuído a José Pinto Martins para emergência da pecuária do charque, creditado à difusão das ditas técnicas de produção em Pelotas, onde Pinto Martins estabeleceu-se no final do século XVIII após migrar da vila do Aracati.

Sendo a salga uma das mais antigas bases para técnicas variadas de conservação de gêneros como carnes e peixes, e que antes do advento da refrigeração era largamente adotada para a conservação alimentar, entende-se que o destaque da produção de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste não esteja ligado a técnicas específicas de produção do gênero, mas a fatores de mercado que, no Estado do Brasil, conferiram amplas vantagens à produção de carnes salgadas no espaço da capitania geral de Pernambuco ao longo do século XVIII, fatores ligados, fundamentalmente, às condições de acesso a um insumo essencial à produção deste gênero: o sal.

Ao longo de grande parte do século XVII e durante todo o século XVIII o comércio do sal no Estado do Brasil esteve sujeito ao regime de monopólio régio o que garantia a exclusividade no controle sobre o mercado de um gênero estratégico, pois:

Com o sal, além do preparo da refeição diária, eram preparados provimentos de carnes e de peixes para todo o ano, assim como era feito o beneficiamento das carnes destinadas ao abastecimento das tropas – como por exemplo as que atuaram na expulsão do holandês, as viagens marítimas das expedições militares e das armadas das frotas de comércio e embarcações que navegavam para a costa da Mina

⁷⁹² Sobre a expansão da produção de carnes salgadas nos portos do sertão, Geraldo Nobre creditou seu destaque ao domínio de técnicas específicas de produção do gênero. Tomando Aracati como referência o autor aponta que: “O conhecimento sobre o processo adotado para o fabrico de carnes secas nas oficinas do Aracati é indispensável à elucidação do problema relativo às origens desses estabelecimentos e à comparação com outros dedicados à mesma atividade; porém depara com a falta de uma descrição minuciosa, que nenhum cronista se lembrou de fazer, ou teve condições para tanto, pois várias circunstâncias autorizam a pensar-se no prevalecimento de um monopólio sustentado na originalidade da própria técnica, e não nos privilégios atribuídos na época a grêmios de artesãos ou a companhias de comércio.” NOBRE, Geraldo da Silva. **As oficinas de Carnes do Ceará: uma solução local para uma pecuária em crise**. Fortaleza: Gráfica Editorial Cearense, 1977. p. 185-186.

⁷⁹³ *Ibid.*, p. 60-61.

ou para Colônia do Sacramento e para o abastecimento das guarnições militares no Brasil.⁷⁹⁴

A criação do estanco do sal no Estado do Brasil se deu em 1631 e tem origens que guardam estreita relação com o contexto de conflitos europeus que se expandiam sob os domínios ultramarinos de Portugal, como a ocupação por parte das forças da WIC da capitania da Bahia (1624-1625) e de Pernambuco, esta última iniciada no ano de 1630. Conforme Myriam Ellis: “O objetivo do estanco, em relação ao Brasil era angariar fundos para a Fazenda Real custear a defesa desta colônia, contra qualquer invasão inimiga, para isso era necessário sustentar as guarnições militares.”⁷⁹⁵

Se criado à época da União dinástica, com a restauração, o estanco sobre o comércio do sal para o Estado do Brasil se manteve como uma fonte de recursos indispensável em um contexto marcado por guerras, crises políticas e econômicas em Portugal e em seus domínios ultramarinos como aquele vivenciado nas primeiras décadas em que o reino esteve sob o comando da dinastia dos Bragança.

Em sua fase inicial, o estanco do sal impunha grandes limitações à exploração das salinas da terra com o objetivo de fomentar o abastecimento dos mercados do Estado do Brasil com sal oriundo do reino, cujo fornecimento, conforme estipulavam os contratos que regulamentavam o monopólio, estaria vinculado ao trânsito de embarcações que moviam o comércio entre o reino e o Estado do Brasil, embarcações que deveriam disponibilizar parte de sua capacidade de carga ao transporte do sal do estanco a ser contratada pelos administradores do monopólio.⁷⁹⁶

Ao mesmo tempo em que estimulava uma importante e tradicional indústria reíno, (a salineira) em detrimento de seu desenvolvimento no próprio Estado do Brasil o estanco régio sob o comércio do sal, correspondia a uma importante fonte de renda à Fazenda Real, pois sua administração, ao longo de grande parte do período de sua vigência, se deu por meio da agência de negociantes que arrematavam contratos que lhes conferiam o direito de comercializar, em regime exclusivo, o sal no Estado do Brasil. A importância deste monopólio como fonte de recursos à Fazenda Real deu margem a manutenção do estanco do sal até 1801, ano em que foi abolido.

⁷⁹⁴ ELLIS, Myriam. **O monopólio do sal no Estado do Brasil**. São Paulo: Secção gráfica da Faculdade de Filosofia, Ciências e letras da Universidade de São Paulo. 1956. p. 30.

⁷⁹⁵ *Ibid.*, p. 48.

⁷⁹⁶ Sobre as bases de organização e administração do Estanco do sal entre os séculos XVII e XVIII ver: ELLIS, *op.cit.*

Ao ressaltar a importância das rendas geradas por esse contrato que garantiram sua longa vigência, Myriam Ellis indica que:

Se no século XVII, vários fatores explicam o arrendamento do monopólio do sal, no século XVIII, os novos mercados de consumo criados em função do ouro descoberto nas Gerais, em Mato Grosso e Goiás, explicam a sua continuação. Durante a segunda metade desse século, outros fatores também contribuíram para a continuação do estanco do sal e seus contratos: a diminuição dos lucros provenientes da crise de produção brasileira, o declínio do ouro, a grande fase de decadência do açúcar iniciada na segunda metade do século anterior. Tudo isto, somado aos prejuízos e danos resultantes da luta contra as Missões do Uruguai, do terremoto de Lisboa, em 1755, da invasão espanhola e da questão de limites entre a América portuguesa e castelhana que se desenvolveu nesta época.⁷⁹⁷

Vigente por quase dois séculos no Estado do Brasil, o monopólio do comércio do sal só foi imposto à região correspondente ao Estado do Grão-Pará Maranhão nos períodos de vigência das companhias de comércio que atuaram naquele espaço, pois:

A companhia de comércio do Maranhão (1682-1684) foi senhora do comércio exclusivo naquele estado, incluindo o comércio do sal. A companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778), produto da política econômica de Pombal, também possuindo o privilégio de comércio para a região, nele incluiu o sal.⁷⁹⁸

Considerando que o estabelecimento de regimes de monopólio no comércio do sal no espaço do Estado do Grão Pará Maranhão esteve diretamente ligado à ação das Companhias monopolistas criadas nos séculos XVII e XVIII para administração do comércio desta região, Myriam Ellis destaca que a importância do comércio do sal movido no Estado do Brasil se revela, entre outros aspectos, pelo fato dele não ter sido concedido às companhias de comércio que nele atuaram, pois:

[...] a Coroa manteve para si o exclusivismo daquele comércio, apesar dos monopólios concedidos às companhias de comércio daquele Estado: Companhia Geral do Comércio do Brasil (1649-1720) do vinho, do azeite, da farinha e do bacalhau e Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba (1759-1777[sic]), concessionária do comércio daquelas duas capitanias. É que o monopólio do sal em relação ao Brasil certamente interessava à Fazenda Real, não lhe convindo abrir mão dele.⁷⁹⁹

Diante das considerações apontadas, ressalta-se que, se o comércio nos portos do sertão – movido ao longo do século XVIII, em grande medida, em função da produção e exportação de carnes e couros, portanto, fortemente dependente do acesso ao sal – foi posto à margem do monopólio da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba pelo fato de a eles ter sido concedida a liberdade de comércio (conforme estipulado no já mencionado §25 do

⁷⁹⁷ ELLIS, Myriam. **O monopólio do sal no Estado do Brasil**. São Paulo: Secção gráfica da Faculdade de Filosofia, Ciências e letras da Universidade de São Paulo. 1956. p. 51.

⁷⁹⁸ *Ibid.*, p. 25.

⁷⁹⁹ *Ibid.*, p. 27.

Alvará de criação da Companhia); o não enquadramento do comércio dos portos do sertão no monopólio da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba tendia a ser reforçado na medida em que, diferente de sua congênere do Estado do Grão Pará e Maranhão, à dita companhia não foi concedido o monopólio sobre comércio do sal.

O fornecimento do sal do estanco ao Estado do Brasil, conforme destacado, era associado ao comércio entre o reino e a colônia, fosse este movido pelas embarcações que integravam as frotas, ou mesmo aquelas embarcações denominadas como “barcos soltos”, às quais era garantida a circulação avulsa no tempo de vigência da navegação em regime de comboio. Considerando a estreita associação entre o transporte de sal e as bases de conexão mercantis entre o reino e o Estado do Brasil, destaca-se que o monopólio do sal, em sua organização, também foi marcado por uma dimensão regionalizada que reafirmava o papel de alguns centros portuários como importantes empórios da colônia, na medida em que, na organização do comércio do sal do reino, se converteram nos denominados “portos de estanque”: bases em que se concentravam a descarga e o armazenamento do sal reinol no Estado do Brasil. Era a partir dos portos de estanque que se organizava seu processo de distribuição do sal nos mercados da colônia. De acordo com Ellis: “O sal seria desembarcado na Bahia, em Pernambuco, e no Rio de Janeiro, de onde saía o abastecimento para as outras capitanias. Todas as embarcações que saíssem do Reino, deveriam obrigatoriamente, trazer o sal, de acordo com a sua capacidade.”⁸⁰⁰

Se Recife, Salvador e Rio de Janeiro foram, desde a criação do monopólio, os portos de estanque do sal no Estado do Brasil, a eles juntou-se, a partir do ano de 1732, o porto de Santos. Sobre a distribuição do sal nos mercados do Estado do Brasil, sabemos que, via de regra:

[...] o sal só poderia ser vendido nos locais de estanque determinados pelos contratos: estanque de Pernambuco ou da Bahia, por exemplo. Quem comprasse o sal nesses portos, desde que possuísse a guia dos administradores, poderia vir navegando pela costa e vendendo o sal em todos os portos, até a Ilha de Santa Catarina, com exceção dos portos do Rio de Janeiro e, mais tarde, de Santos, onde não era permitida a venda, por serem também portos de estanque do mesmo contrato.⁸⁰¹

Vigente por quase dois séculos, o monopólio do comércio do sal no Estado do Brasil, ao longo do tempo, vivenciou algumas transformações nas regras que o regulavam. Se a época de sua instituição foram impostas grandes sanções à exploração das salinas da terra; a

⁸⁰⁰ ELLIS, Myriam. **O monopólio do sal no Estado do Brasil**. São Paulo: Secção gráfica da Faculdade de Filosofia, Ciências e letras da Universidade de São Paulo. 1956. p. 70.

⁸⁰¹ *Ibid.*, p. 53.

partir do início do século XVIII alterações nas regras dos contratos passaram a flexibilizar os critérios de exploração das salinas naturais existentes ao longo das costas do Estado do Brasil. Ao comparar as alterações nos contratos do monopólio do sal nas regras referentes à exploração das salinas da terra Myriam Ellys aponta que, se no século XVII, estas regras eram mais rígidas:

No século XVIII, o contrato de 1700 já dava algumas concessões. Permitia a exploração das salinas de Pernambuco, Paraíba, Cabo Frio e Rio Grande e o consumo in-loco, sem consentir que o gênero fosse transportado para as outras Capitanias, ou que fossem construídas novas marinhas; somente poderiam os habitantes da região refazer ou reformar as antigas. [...] Em todo o século [XVIII] permaneceu essa orientação, que visava proteger a exportação do sal português para o Brasil. O produto das salinas do Rio Grande, de Pernambuco, e de Cabo Frio somente poderia ser aproveitado pelas populações da região. Era proibido o transporte para a Bahia, Rio de Janeiro, Santos ou outras capitanias.⁸⁰²

Diante das transformações nas regras do monopólio do sal que, a partir do início do século XVIII, conferiram maior margem de exploração às salinas da terra, entende-se que o espaço sobre a qual se projetavam as bases de influência de Pernambuco correspondia à região mais favorecida com estas mudanças, pois era no litoral desta região que se encontravam algumas das mais importantes salinas do Estado do Brasil, como era o caso daquelas situadas ao longo da porção oriental da costa leste-oeste, cuja produtividade e qualidade do sal eram reconhecidas desde o início o século XVII.

Ao destacar o potencial de exploração salineira nas costas da América portuguesa, com especial destaque ao trecho costeiro correspondente o litoral do que atualmente corresponde à região Nordeste que, com a flexibilização das regras do estanco do sal, tiveram asseguradas, a partir do início do século XVIII, o direito de exploração para o atendimento de demandas movidas regionalmente, Myriam Ellis aponta que: “A faixa salineira do litoral brasileiro, termina em Cabo Frio, no atual estado, antiga capitania do Rio de Janeiro”⁸⁰³; o que, associado a proibição de criação de novas salinas, nos leva a entender que o trecho costeiro situado ao sul de Cabo Frio – que engloba, entre outros trechos, o litoral do Rio Grande do Sul – ao ser desprovido de salinas naturais, esteve, durante o século XVIII, fortemente dependente do fornecimento do sal do reino, cujo acesso, via de regra, se dava através dos portos de estanque.

Favorecida, portanto, desde o início do século XVIII, pelas alterações nas regras do contrato do monopólio do sal que concederam maior liberdade de exploração ao sal da

⁸⁰² ELLIS, Myriam. **O monopólio do sal no Estado do Brasil**. São Paulo: Secção gráfica da Faculdade de Filosofia, Ciências e letras da Universidade de São Paulo. 1956. p. 84.

⁸⁰³ *Ibid.*, p. 28.

terra, a região sobre a qual se estendeu, em maior medida, a influência do entreposto recifense tendeu a ter reforçado seus privilégios no acesso ao sal, quando comparado a outras regiões do Estado do Brasil, a partir do final da década de 1720, quando se deram alterações na relação dos preços de venda do sal nos portos de estanque.

Quadro 8 – Preço de venda do alqueire de sal nos portos de estanque do Estado do Brasil.

	1630-1716	1716-1728	1728-1732	1732-1801
Recife	320 reis	480 réis	550 réis	540 réis
Salvador	320 reis	480 reis	X	640 réis
Rio de Janeiro	320 reis	480 reis	720 reis	720 reis
Santos	X	X	X	960 réis 1.280réis ⁸⁰⁴

Fonte: ELLIS, Myriam. **O monopólio do sal no Estado do Brasil**. São Paulo: Secção gráfica da Faculdade de Filosofia, Ciências e letras da Universidade de São Paulo. 1956, p.80-82.

Baseado no quadro 8, observa-se que, se ao longo do século XVII e do primeiro quartel do século XVIII os preços estipulados à venda do sal do reino foram os mesmos para todos os portos de estanque. A partir do final da década de 1720, as alterações nos valores cobrados em cada porto fizeram com que o valor de venda do sal no porto de estanque do Recife fosse o mais barato, o que, associado aos impactos relacionados às concessões à exploração do sal da terra (que pode ser um dos motivos que justifique esta diferenciação dos preços), nos levam a entender que os condicionantes do acesso ao sal no Estado do Brasil no século XVIII tornaram a base regional sobre a qual se projetou a influência de Pernambuco um espaço privilegiado, no Estado do Brasil, para a produção de carne salgada, atividade que além da disponibilidade de rebanhos, também era fortemente dependente do acesso ao sal, o que compreendemos como um ponto crucial para o entendimento da promoção e manutenção desta indústria da salga de carnes na costa leste-oeste que, ao longo do século XVIII, foi a base para o fomento do comércio que, a partir dos portos do sertão, integrou importantes parcelas das porções mais setentrionais dos Sertões do Norte aos principais centros mercantis da América portuguesa.

Ao considerarmos que os aspectos apontados repercutiam sobre o Estado do Brasil, há que ter em conta que o enquadramento do porto de Parnaíba no Estado do Grão Pará e Maranhão não deva ter correspondido a um fator de efetiva diferenciação desta

⁸⁰⁴ No caso de Santos o preço de venda do alqueire estipulado no ano de 1732 (quando Santos tornou-se porto de estanque foi de 960 réis; no ano de 1738 esse valor foi alterado para 1.280 réis que perdurou até o fim do contrato em 1801.

localidade enquanto base para produção de carnes salgadas em relação aos demais portos do sertão no que se refere, especificamente, ao acesso ao sal. Além de o porto de Parnaíba não ter estado diretamente sujeito, ao longo da primeira metade do século XVIII, às regras do Estanco do sal no Estado do Brasil, a concessão do monopólio do comércio do sal à Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão, caso tenha buscado se impor a Parnaíba, não deva efetivamente ter atuado como um fator de diferenciação, pois, nas regras estipuladas ao monopólio do comércio do sal concedido à dita Companhia, o preço de venda do alqueire de sal a ser por ela praticado seria o mesmo praticado no porto de estanque do Recife entre 1732 e 1801: 540 réis.⁸⁰⁵

O levantamento de algumas referências documentais nos levam a entender que a pecuária de carnes salgadas nos portos do sertão tenha tido em salinas da colônia a principal fonte de fornecimento do sal e que a exploração das atividades salineiras e de produção de carnes e couros nos portos do sertão corresponderiam a algumas das bases econômicas que favoreceram a constituição e consolidação do eixo de navegação de cabotagem que, ao longo do século XVIII, foi um importante esteio à projeção à influência do Recife sobre os sertões de fora e nos leva a reforçar o entendimento de que as atividades de produção de carnes salgadas nos portos do sertão organizaram-se a partir de um ordenamento regional que não se encontrava enquadrado nos limites territoriais das capitanias produtoras, mas dentro de uma perspectiva espacial de organização verdadeiramente arquipelágica, marcada pela conexão entre portos que projetavam suas influências sobre os territórios situados em suas retaguardas.

Nas descrições que apresenta das atividades econômicas desenvolvidas entre as décadas de 1770 e 1780 em várias regiões da capitania geral de Pernambuco – dentre as quais tece as já referidas menções à produção e ao comércio de carnes salgadas e couros movidos nos portos das capitanias do Siará Grande e do Rio Grande do Norte – o governador general de Pernambuco, José César de Menezes, revela que a capitania de Itamaracá, por meio da produção de farinha e sal em seu território, correspondia a uma das bases integrada no sistema de comércio que envolvia a exploração mercantil da pecuária das carnes salgadas desenvolvida nos portos do sertão.

Ao se referir à freguesia de São Lourenço de Tejucopapo da capitania de Itamaracá, José Cesar de Menezes relata que a maior parte de seus moradores vivia: “[...] de

⁸⁰⁵ Sobre os preços a serem praticados pela Companhia de Comércio do Grão Pará e Maranhão, Ellis aponta que: “As fazendas do Reino deveriam ser vendidas com 45% de lucro, excetuando-se o sal, para o qual foi estipulado o preço fixo de 540 reis o alqueire”. ELLIS, Myriam. **O monopólio do sal no Estado do Brasil**. São Paulo: Secção gráfica da Faculdade de Filosofia, Ciências e letras da Universidade de São Paulo. 1956. p. 26.

plantarem roças e tabacos, por cujo motivo ha muita farinha, a qual se extrahe para a Praça do Recife, e Certoens do Norte, em sumacas que a vão buscar, entrando pela barra dos Marcos, e desta pelo rio Jaguaribe acima, distancia de uma legoa.”⁸⁰⁶ Já sobre a ilha de Itamaracá, José Cesar de Menezes indica que na parte da ilha que dava para o mar havia: “[...] sallinas de sal; e deste sal se salga carne, e Couros das officinas dos Certoens do norte, que he excellente para esse fim”⁸⁰⁷

As informações relatadas por José Cezar de Menezes, além de indicarem que a produção de carnes dos portos do sertão encontrava-se fortemente baseada na exploração do sal da terra (oriundo no caso específico por ele mencionado das salinas de Itamaracá), dão conta de que produção mercantil de farinha em Itamaracá voltava-se ao abastecimento do Recife, e dos portos do sertão, informação que vai ao encontro do relato de João Batista de Azevedo Coutinho de Montauri quando este ressaltava que, ao assumir o posto de capitão mor do Siará Grande no ano de 1782, na dita capitania não se dava a devida atenção a culturas como a da mandioca, pois: “[...] a farinha de pão, ou de mandioca (o seu pão deles[sic]) lhes vinha de Pernambuco e das outras capitanias do Sul”; o que revela a forte especialização econômica da capitania, pois, a esta época limitava-se:

[a] indústria d’aqueles povos do Ceará na criação dos gados, e na sua matança nos portos do Aracati, Acaracu e Camossim da mesma capitania p.^a depois de secas se transportarem aos mais portos do mesmo Brazil e na fabrica de algumas solas e couros salgados e na piquena plantação de algum tabaco.⁸⁰⁸

Se o relato de José Cezar de Menezes destaca a importância do emprego do sal de Itamaracá na salga de carnes e couros nos portos do sertão, uma análise dos registros de embarcações que deram entrada no porto do Aracati nos possibilita, ainda, tecer algumas considerações acerca da importância da exploração do sal da terra como base para a consolidação do eixo de navegação de cabotagem que foi uma importante base da integração dos portos do sertão, e de outros “*núcleos filiais*” à “*matriz recifense*”; e que, além do sal de

⁸⁰⁶ MENEZES, José Cezar de. “Ideia da população da capitania de Pernambuco, e das suas annexas, extensão de suas Costas, Rios e Povoações Notaveis, Agricultura, Numero de Engenhos, Contratos e Rendimentos Reais, augmento que este tem tido desde o anno de 1774 em que tomou posse do governo das mesmas capitanias, o Governador e Capitam General José Cezar de Menezes”. In: **Anaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**, v. 40, Rio de Janeiro: Oficina Gráfica da Biblioteca Nacional, 1923. p. 25-26.

⁸⁰⁷ *Ibid.*, p. 26.

⁸⁰⁸ [post. 1782], Ceará OFÍCIO do capitão-mor do Ceará, João Batista de Azevedo Coutinho de Montauri, ao [secretário de estado dos Negócios da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre as necessidades de abastecimento pelas quais passa a capitania em virtude de os moradores se recusarem a plantar a mandioca, limitando-se à criação de gado. AHU-CEARÁ, cx. 21, doc. 46 AHU_CU_006, Cx. 9, D. 590.

Itamaracá, também empregava-se, nas atividades desenvolvidas em Aracati, sal oriundo de salinas do Rio Grande do Norte.

Com base em uma compilação de dados contidos em um livro da Câmara de Aracati no qual encontram-se os registros de entradas de embarcações no porto da vila entre os anos de 1767-1776 e 1787-1802, selecionamos os dados referentes aos barcos que declararam trazer sal como carga ao porto do Aracati, dados estes dispostos na quadro 9.⁸⁰⁹

Os dados apresentados no quadro 9 foram compilados dos 45 registros de entradas de barcos no porto de Aracati que, expressamente, declararam trazer sal como carga, e integram um universo total de 318 registros de entradas de barcos no dito porto que ocorreram em dois intervalos de tempo: o primeiro compreendendo registros que vão do ano de 1767 a 1776; e o segundo que se inicia no ano de 1787, quando estes registros são retomados no livro, e se encerra no ano de 1802. Sobre os 45 registros destacados, entende-se que não devam tratar-se dos únicos casos de entrada de sal já que, em alguns registros, algumas informações (como é o caso da carga trazida) não são mencionadas.

De início, as informações contidas no quadro 9 nos possibilitam identificar que o sal era um dos gêneros de destaque dentre aqueles levados pelas embarcações que frequentavam o porto do Aracati e que este destaque associava-se diretamente às atividades de produção e exportação de carnes e couros. Dentre os 78 registros de entrada de barcos referentes ao período que vai de julho de 1767 e janeiro de 1776, 33 apontam o sal como carga trazida, 22 dos quais, como a única carga, o que, considerando a ausência de registros para o ano de 1772 e de haver somente um registro de entrada de barco para todo o ano de 1771, nos leva a uma média (de menos de oito anos de registros) de mais de 04 barcos que anualmente davam entrada no porto da vila carregados com sal, o que reflete o grande consumo do gênero nas oficinas da região em um período no qual as atividades de produção e exportação de carnes e couros vivenciava uma franca dinamização em Aracati e nos demais portos do sertão.

⁸⁰⁹ Livro (Nº 23) de notas da Câmara da vila de Santa Cruz do Aracati de registro dos barcos que deram entrada no porto da vila entre 1767-1802.

Quadro 9 – Registros de embarcações que deram entrada no porto de Aracati com indicação expressa de sal como carga

Data de Entrada	Embarcação	Mestre da Embarcação	Senhorio da embarcação	Carga trazida	Origem do barco	Carga a ser levada	Destino do barco
13/07/1767	Barco Divino Espírito Santo, Santíssimo Sacramento Salvador NS da Conceição	Francisco de Lima	X	Sal, Aguardente, Mel e Fazendas	x	Carnes	x
22/07/1767	Bergantim Senhor de Bonfim e Santa Rosa	José de Sousa		Sal	x	Carnes	x
24/12/1767	Barco Nossa Senhora Pilar São José e Almas	Felipe Ferreira	X	Sal	Pernambuco	Couramas	x
21/05/1768	Barco Nossa Senhora da Conceição Santo Antonio e Almas	José Martins dos Santos	X	Sal, Fazendas, Secos e Molhados	x	Carnes	x
21/05/1768	Barco Senhor Bom Jesus dos Portos divino Espírito Santo	Salvador de Souza Braga	X	Sal, Farinha e Fazendas		Carnes	
03/06/1768	Barco Nossa Senhora da Conceição Santo Antonio e Almas e São Francisco de Paula	Francisco de Lima	X	Sal e Fazendas		Carnes	
04/06/1768	Barco Nossa Senhora da Agoadalupe São José e Almas	José Manuel	José Manuel (Dono)	Farinha e Sal	x	Nada	Camocim
06/06/1768	Barco Nossa Senhora do Rosário Santo Antonio e Almas	Domingos Alves	X	Sal	x	Carnes	x
12/06/1768	Barco Nossa Senhora da (Amalida) Santo Antonio e Almas	José Lopes da Costa	X	Sal	Pernambuco	x	x
18/06/1768	Barco Nossa Senhora Pilar São José e Almas	Felipe Ferreira	X	Sal	Pernambuco	Fretes	x
02/07/1768	Barco Nossa Senhora dos Prazeres Santo Antonio e Almas	Manuel de Abreu	X	Sal e Fazendas do negócio do Alferes José de Matos	Pernambuco	Carnes	X
20/08/1768	Barco Nossa Senhora Madre de Deus Santo Antonio e	Antonio Gomes da Silva	X	Sal	X	Carnes	X

	Almas						
30/09/1768	Barco Santíssima Trindade Santo Antonio e Almas	Inácio Dias Ferreira	X	Sal	X	Fretes	X
24/04/1769	Barco Nossa Senhora da Conceição Santo Antonio e Almas	José Martins dos Santos	José Martins dos Santos (Dono)	Sal	X	Carnes	X
25/04/1769	Barco Nossa Senhora da Conceição Santo Antonio e Almas e São Francisco de Paula	Francisco de Lima	X	Sal, Fazendas, Secos e Molhados	X	Carnes	X
05/05/1769	Barco Nossa Senhora do Rosário Santo Antonio e Almas	Silvestre da Silva Carvalho	X	Sal	X	Carnes	X
26/05/1770	Barco Nossa Senhora da Conceição Santo Antonio e Almas	José Martins dos Santos	X	Sal	X	Carnes	X
11/06/1770	Barco Nossa Senhora da Conceição Santo Antonio e Almas e São Francisco de Paula	Francisco de Lima	João Tavares da Fonseca (Dono)	Sal e Fazenda	X	Carnes	X
29/06/1771	Barco Nossa Senhora da Conceição Santo Antonio e Almas	Manuel Dias Santragi	X	Sal	X	Carnes	X
02/05/1773	Santo Antonio e Almas Nossa Senhora Rosário	Francisco Pereira	João Pinto Martins	Sal e outros gêneros	X	Carnes Secas	X
11/05/1773	Barco Nosso Senhor do Bonfim Nossa Senhora mãe dos Homens	Pedro Carvalho	José Gomes de Alencastro	Sal	X	Fretes	X
11/05/1773	Barco Nossa Senhora do Rosário Santo Antonio e Almas	Antonio Nunes	Manuel Monteiro de Sá	Sal	X	Carnes Secas	X
12/05/1773	Barco Nossa Senhor do Rosário Santo Antonio e Almas	José Martins	Francisco Gomes Dias	Sal	X	Carnes Secas	X
22/05/1773	Barco Bom Jesus das Portas Divino Espírito Santo	Salvador de Souza Braga	Salvador de Souza Braga (Dono)	Sal	X	Carnes Secas	X

22/05/1773	Barco Divino Espírito Santo Bom Jesus dos portos e Nossa Senhora da Penha de França	Francisco José de Medeiros	Salvador de Souza Braga	Sal	X	Carnes Secas	X
31/05/1773	Barco Nossa senhora do Monte Santa Anna São José e Almas	José Cardoso Braga	Cosme de Melo	Sal	X	Carnes Secas	X
31/05/1773	Barco Nossa senhora da Conceição Santo Antonio e Almas	José de Araújo Lima	José de Araújo Lima (Dono)	Sal	X	Carnes Secas	X
07/06/1773	Barco Nossa Senhora da Conceição São João Batista	José Pereira Lavra	José Pereira Lavra (Dono)	Sal e Farinha	X	Carnes Secas	X
08/06/1773	Barco Nossa Senhora da Conceição Santo Antonio e Almas	Antonio José de Oliveira	Antonio José de Oliveira (Dono)	Sal e Farinha	X	Carnes Secas (fretado por Manuel Monteiro de Sá)	X
02/06/1775	Barco Nossa Senhora Mãe dos Homens São Francisco de Assis	João da Costa Macieira	Salvador de Souza Braga (Fretador)	Sal	X	Carnes Secas	X
12/06/1775	Barco Santíssimo Sacramento Nossa Senhora Mãe dos Homens	José Lopes da Costa	João Pinto Martins	Sal	X	Carnes Secas	X
05/06/1775	Barco Nossa senhora da Conceição Santo Antonio e Almas	Francisco Pereira de Farias	João Tavares da Fonseca	Sal	X	Carnes Secas	X
06/06/1775	Barco Nosso Senhor do Bonfim Nossa Senhora Mãe dos Homens	Jerônimo da Costa Munis	Salvador de Souza Braga (Fretador)	Sal	X	Carnes Secas	X
XXXXXXX	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	XXXXXXXXXXXXX	XXXXXXXXXX	XXXXXXXX	XXXXXXXX
02/08/1787	Barco Nossa Senhora do Monte Boa Fortuna	Jose Machado	Pedro José da Costa Barros (Dono da Carga)	Sal	X	Frutos da Terra	X
18/06/1788	Barco Nossa Senhora do Monte Boa Fortuna	João Afonso	Pedro José da Costa Barros (Dono)	Frete e Sal	Pernambuco	Carnes, Couros e Fretes	X

08/07/1788	Barco São José Santo Antonio e Almas	Inácio José Ferreira	Pedro Pereira da Costa (Dono)	Sal e Passageiros	Pernambuco	Carnes Secas	X
10/06/1789	Sumaca Santíssimo Sacramento Nossa Senhora da Piedade	José Lopes da Costa	João Coelho Basto	Sal	Recife	Solas	Recife
12/06/1789	Lanchinha Nossa Senhora dos Anjos Santo Antonio	Antonio Gonçalves Lisboa	Pedro José da Costa Barros	Sal	Recife	Fretes	X
11/07/1789	Sumaca São José Santo Antonio e Almas	Francisco de Lima	Pedro Pereira	Fazendas Secos e Molhados e Sal do Assú	Recife	Carnes Secas	X
20/07/1790	Sumaca Nossa Senhora da Conceição Santo Antonio e Almas	Feliciano Ramos	José de Araújo Lima	Lastro e Sal do Mossoró	Recife	X	X
07/12/1790	Sumaca Nossa Senhora da Piedade Santo Antonio e Almas	Luís José Pereira	Luís José Pereira (Dono)	Sal	Assú	Efeitos	Alagoas
23/06/1797	Sumaca Nossa Senhora do Livramento Santo Antonio e Almas	Antonio dos Santos Teles	Antonio dos Santos Teles	Sal	Porto de Águas Mares	Nada	X
23/11/1797	Lanchinha Nossa Senhora da Conceição São Francisco de Paula	Inácio Manuel de Almeida	Bento José Alves	Sal	Porto de Águas Mares	X	X
20/02/1798	Lanchinha Nossa Senhora dos Anjos	José de Almeida	Pedro José da Costa Barros	Sal	Pernambuco/Mossoró	Efeitos	Pernambuco
23/10/1801	Sumaca Bom Jesus dos Navegantes	Antonio Caetano Monteiro	Pedro Pereira da Costa Morador no porto de Assu	Sal	Assu	Efeitos da terra	Recife

Fonte: Livro (Nº 23) de notas da Câmara da vila de Santa Cruz do Aracati de registro dos barcos que deram entrada no porto da vila entre 1767-1802.

Já para os 240 registros de entrada de embarcações no período que se estende entre agosto de 1787 e abril de 1802 observa-se uma notável redução das indicações de entrada de sal que entendemos estar diretamente associada ao fim das atividades de salga de carnes em Aracati no final do século XVIII. Dentre os 240 registros de entrada de embarcações deste período, somente em 12 declara-se expressamente sal como carga. A associação desta redução com o fim das atividades nas oficinas, ganha força ao considerarmos que 08 destes 12 registros enquadram-se no período que vai de 1787 a 1790, portanto, o período anterior à agudização do período de estiagem ao qual se associa o fim das atividades de salga de carnes no porto do Aracati (1790-1793).

Uma análise dos dados apresentados no quadro 9 nos possibilita, ainda, identificar que a produção de carnes nas oficinas do mais importante núcleo produtor do gênero dentre os portos do sertão mobilizava um serviço de transporte no qual a mesma embarcação que chegava à vila carregada de sal, dela comumente partia carregada com carnes, solas e couros, encerrando assim circuitos transporte com cargas de ida e volta que fomentavam a cabotagem regional. Poucos destes registros, contudo, declaram a origem do sal trazido ao porto, origem que, cabe destacar, não deve ser confundida com a declaração de origem do barco apresentada no registro de entrada de embarcações que em sua grande maioria, quando indicado, é apresentado como “Pernambuco” ou o Recife, este último muitas vezes indicado nos registros como: “praça de Pernambuco”.

Dentre as poucas referências claras nos registros de entradas de barcos acerca da procedência do sal levado à Aracati pelos barcos que frequentavam seu porto – todas elas referentes ao segundo período de registros (1787-1802) – apontam sal procedente de portos da capitania do Rio Grande do Norte, como é o caso do sal trazido em meio à carga da Sumaca São José Santo Antonio e Almas que, tendo partido do Recife, deu entrada no porto do Aracati a 11 de julho de 1789, declarando trazer fazendas, secos e molhados e sal do Assú, o que sugere um itinerário iniciado no Recife (de onde se entende que a dita sumaca teria saído carregada com “fazendas, secos e molhados”) e, no caminho para Aracati tenha feito escala no porto do Assú, onde, muito provavelmente, descarregou parte dos gêneros levados do Recife e carregou o sal destinado ao Aracati. No ano seguinte, a 20 de julho, a sumaca Nossa Senhora da Conceição Santo Antonio e Almas, procedente do Recife, entrava no porto do Aracati declarando vir em lastro e com carga de sal de Mossoró.

Além de revelarem os vínculos entre a produção de carnes salgadas em Aracati e a exploração salineira na capitania do Rio Grande do Norte – movida a partir dos portos de

Assú e Mossoró que, até o ano de 1788, também produziam e exportavam carnes salgadas – os dois casos mencionados (ao indicarem o porto do Recife como a origem das embarcações) demonstram que as atividades salineiras e a produção de carnes salgadas correspondiam a bases que davam suporte à exploração de um eixo de navegação de cabotagem a partir do qual se organizava a articulação de um conjunto de atividades econômicas (o transporte marítimo sendo, em si, uma delas) que integrava a “matriz do Recife” aos seus “núcleos filiais” e este conjunto a outras praças da colônia.

Se as transformações referentes aos condicionantes de acesso ao sal da terra e os preços de compra do sal do reino nos portos de estaque nos levam a entender que a partir do início do século XVIII, o espaço sobre o qual se projetou a influência mercantil do Recife no dito século se converteu em uma base privilegiada no Estado do Brasil para o desenvolvimento de atividades relacionadas à indústria da salga que justificaria os fortes laços entre produção de carnes salgadas desta região e o atendimento de demandas movidas nos dois mais importantes centros mercantis e negreiros do Estado do Brasil no século XVIII (Salvador e Rio de Janeiro); algo a se destacar é que o comércio do sal em regime de monopólio, também, deu margem a múltiplos problemas relacionados à insuficiência de abastecimento do gênero na colônia motivados por questões variadas – como: o atraso das frotas, os contextos de pouca produtividade das salinas reinóis, ou mesmo a ação de contrabandistas e negociante que, na colônia, compravam o sal em grandes quantidades para especulação – problemas que também fomentavam a exploração das salinas da terra no atendimento às demandas pelo gênero nestes contextos, pois:

Em caso de falta de sal do contrato, o Contratador podia suprir os portos de estaque com sal da Colônia. De 25 de novembro de 1711, até 28 de fevereiro de 1713, o contrato ficou sem sal para vender. Nesse dia de 28 de fevereiro de 1713, o administrador Manuel Carvalho de Matos, da cidade de Nossa Senhora das Neves da Cap. da Paraíba do Norte, mandou vir sal das salinas da Cap. do Rio Grande ou do Ceará, a preço de 480 rs o alqueire. ⁸¹⁰

No Diário do Governador de Pernambuco, Luis José Correia de Sá⁸¹¹, há referências (nos anos de 1754, 1755 e 1756) a chegadas e partidas de barcos que vinham para o porto do Recife e dele partiam em retorno para o Rio de Janeiro com cargas de sal, o que se dava em decorrência da carência de oferta do gênero, pois, conforme Ellis “Era intensa a falta

⁸¹⁰ ELLIS, Myriam. **O monopólio do sal no Estado do Brasil**. São Paulo: Secção gráfica da Faculdade de Filosofia, Ciências e letras da Universidade de São Paulo. 1956. p. 84.

⁸¹¹ SÁ, Luis José Correia de. O diário do Governador Correia de Sá 1749 a 1756. **Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambuco**, Recife, v. 56. p. 18-334, 1983.

de sal no Rio de Janeiro e em Santos, em meados do século XVIII, por causa da demora das frotas. Isto inquietava as populações”⁸¹²

No ano de 1765, o Senado da Câmara de Salvador reunia-se em audiência para a averiguação da carga de sal levada ao porto da cidade na sumaca “A Fava Seca” que chegava a Salvador, após ser comprada pelo contratador do sal para atender a carência do gênero na cidade da Bahia. A carga de sal era procedente de Itamaracá, e para sua análise, foram chamados, além médicos e cirurgiões, Romão Francisco da Silva, Manoel Martins Carneiro, Domingos Alves Silva e João da Costa Macieira, que são identificados no auto de audiência como: “*Mestres das Sumacas que costumão vir a este Porto [Salvador] annualmente Comcarnes conduzidas daCapitania dePernambuco*”. Conforme o auto de audiência os 04 mestres de sumaca declararam que:

[...] todas as carnes, e peixes queSevinhão vender daCapitania dePernambuco aestacidade [Salvador] eraõ Salgados com osobredito Sal das marinhas de Itamaracá, eque a mayor parte dopovo daquellas Capitancias uzaraõ para otempero esalga, domesmoSal por sermais baratoenaõ poder o contrato abundar a todas aquellas Povações eSuprir as grandes salgas que Sefazem por todo oanno nos Certoins eCostasdePernambuco⁸¹³

Além de ressaltar a regularidade dos laços que, por meio do comércio de carnes e peixes salgados, ligavam Pernambuco a Bahia; o relato dos mestres de sumacas reafirma ainda que a indústria da salga desenvolvida nos portos do sertão era fortemente movida a partir da exploração do sal da terra, no caso específico, o sal de Itamaracá que, após a análise, foi considerado como: “[...] bom e perfeito, oque dellepodia oPovo semreceyo deque pornenhum modo lhepodece prejudicar aSaude, tanto notempero das viandas, como na salga do peixe, e carne”; recomendando-se assim que o: “[...] Procurador doSenado paSsaSse logo areceber nos almazens doContratodousmil etantos alqueres doSobreditoSal, que havia comprado oContratador”⁸¹⁴

Acerca dos mestres de sumaca consultados pelo Senado da Câmara de Salvador, a análise do livro de registro dos barcos da vila do Aracati, nos possibilitou identificar que João da Costa Macieira frequentava o porto do Aracati, pois seu nome consta como mestre de embarcação nos registros de duas entradas de barcos no porto desta vila. No primeiro, realizado a 03 julho de 1769, João da Costa Macieira é indicado como mestre do barco por

⁸¹² ELLIS, Myriam. **O monopólio do sal no Estado do Brasil**. São Paulo: Secção gráfica da Faculdade de Filosofia, Ciências e letras da Universidade de São Paulo. 1956. p. 117.

⁸¹³ PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR, **Documentos Históricos do Arquivo Municipal**: Atas da Câmara 1765-1775. Salvador: Empresa gráfica da Bahia, 2010. p. 22-23.

⁸¹⁴ *Ibid.*, p. 22-23.

invocação Nossa Senhora da Conceição Santo Antonio e Almas que deu entrada no porto do Aracati carregado com “fazendas, secos e molhados”, não constando, no registro, contudo, a identificação do senhorio, da origem, destino e carga que pretendia levar em sua partida. Já em 02 de junho de 1775, João da Costa Macieira é identificado como mestre do barco por invocação Nossa Senhora Mãe dos Homens São Francisco de Assis que tinha como senhorio o seu fretador: Salvador de Souza Braga. A dita embarcação vinha carregada de sal e pretendia partir carregada com carnes secas.

Se os registros mencionados deixam claros os laços de João da Costa Macieira nas redes que promoviam o transporte e o comércio das carnes e couros a partir do porto do Aracati, esta relação tende a ser reforçada com base em um muito provável parentesco (suposto a partir do sobrenome pouco comum) de João da Costa Macieira com Domingos Macieira que, conforme registros de aforamento da câmara de Aracati, é indicado como morador na dita vila em 1756, ano em que aforou dois chãos de terra na rua do Piolho: um com 03 braças de frente outro 2,5 braças de frente.⁸¹⁵

Sobre Manuel Martins Carneiro e Domingos Alves Silva, supomos que possam trata-se de “Manuel Martins” e “Domingos Alves” também apontados nos registros como mestres de embarcações que deram entrada no porto do Aracati.

Conforme os registros, “Manuel Martins” é apontado como mestre do barco por invocação Nossa Senhora da Conceição São José do qual consta o registro de duas entradas no porto do Aracati, sendo o senhorio da dita embarcação atribuído, em ambos os casos, a Antonio Fagundes. No primeiro registro, consta a entrada da embarcação no porto do Aracati a 20 de setembro do ano de 1773, com a declaração de Manuel Martins de que do porto do Aracati pretendia partir, rumo ao Recife, com carga de couros, solas e fretes: a mesma intenção de carga declarada no segundo registro de entrada desta embarcação, que se deu a 17 de dezembro de 1774. Já “Domingos Alves” é apontado como mestre do barco por invocação Nossa Senhora do Rosário Santo Antonio e Almas que deu entrada no porto do Aracati a 06 de junho de 1768, sem indicação sobre seu senhorio, origem e destino pretendido; o dito barco chegou ao porto do Aracati carregado com sal e de lá pretendia partir carregado com carnes.⁸¹⁶

⁸¹⁵ APEC: Fundo Câmaras: Livro (Nº35) de termos de Aforamento de Aracati 1756-1779. f. 34v.- 38v.

⁸¹⁶ Livro (Nº 23) de notas da Câmara da vila de Santa Cruz do Aracati de registro dos barcos que deram entrada no porto da vila entre 1767-1802. Sobre Domingos Alves Silva a suposição de que se trate do mesmo mestre de embarcação que deu entrada no porto do Aracati nos parece fortemente crível, pois, no auto de audiência em Salvador, sua identificação se dá unicamente como “Domingos Alves”, constando o seu segundo sobrenome no espaço de sua assinatura. Acerca de sua assinatura, consta no registro do auto de audiência em Salvador, que se fez por sinal de cruz, tal como o “Domingos Alves” mestre de embarcação que deu entrada

Ao entendermos que acesso ao sal no Estado do Brasil, dentro dos condicionantes do estanco régio, foi um importante fator de fomento às atividades movidas nos portos do sertão em razão das vantagens comparativas que estes portos vinculados a importantes regiões de criatório gozavam em relação ao acesso a este gênero essencial para o desenvolvimento das atividades de produção de carne salgada; estes mesmos condicionantes correspondiam a um entrave para a expansão das atividades da pecuária do charque que se iniciaram no começo da década de 1780 na capitania do Rio Grande de São Pedro que, por não dispor de salinas em seu litoral, dependia dos portos de estanco para ter acesso ao sal, de onde cabe destacar os recorrentes problemas que, por vezes, punha em falta o provimento do sal inclusive nos núcleos que eram sedes de portos de estanque.

No final do século XVIII, o potencial de expansão da produção de carnes salgadas no Rio Grande de São Pedro, passou a ser uma importante base de defesa, por parte de agentes estabelecidos tanto no reino quanto na colônia, de alterações nas regras do estanco que facilitassem o acesso ao sal; como a proposta de envio direto do gênero do reino para a dita capitania, o que passou a ser praticado a partir da década de 1780, como um fator de fomento à indústria do charque e do comércio no Rio Grande de São Pedro, espaço que ganhara uma dimensão estratégica distinta em meio aos domínios portugueses na América: “[...] depois que a seção da Colonia do Sacramento deixou o dito Porto do Rio Grande confrontante com os Dominios da Espanha, e por isso inda mais precioso na Paz e na Guerra por mil razoes de política veziveis a todos”.⁸¹⁷

Em 1794, ao publicar em Lisboa seu *“Ensaio econômico sobre o comércio de Portugal e suas colônias”*, José Joaquim da Cunha Azeredo Coutinho denunciava o estanco do sal como um fator de grande limitação ao aproveitamento das carnes na colônia e defendia o fim do regime de monopólio adotado para o comércio do gênero. Esta defesa se revela um indicativo da força dos interesses que defendiam a abolição do estanco do sal no final do século XVIII ao considerarmos o referencial de onde partia, já que Azeredo Coutinho –

no porto do Aracati a 06 de junho de 1768, cuja firma também se deu “em cruz” o que reforça o entendimento de que se trate da mesma pessoa.

⁸¹⁷ [ant. 1789, Setembro, 30, Lisboa] REQUERIMENTO de Mateus Vaz Curvelo, Bento José Marques, Simão Lopes e Irmão e outros negociantes matriculados na Junta Real do Comércio à rainha [D. Maria I], propondo-se mandar os seus navios ao porto do Rio Grande de São Pedro com fazendas europeias, pagando os mesmos direitos que se pagam na Baía, Rio de Janeiro e Pernambuco, e levando ao mesmo tempo o sal necessário para a salga de carnes e couros, visto que o contrato do sal do Brasil não tem privilégios que se estendam além de Santos. Anexo: reflexões sobre as medidas necessárias para dinamizar a agricultura e comércio no Rio Grande de São Pedro AHU-Rio Grande do Sul, cx. 4, doc. 50 AHU_CU_019, Cx. 3, D. 237.

religioso, filho de um abastado senhor de engenho de Campos no Rio de Janeiro – no mesmo ano em que publicara seu “Ensaio Econômico” em Portugal, foi sagrado bispo de Olinda.⁸¹⁸

A força dos interesses envolvendo o fomento à pecuária do charque deu margem, inclusive, a liberações para a exploração das salinas de Cabo Frio no ano de 1798 para avaliação do emprego de seu sal na produção do charque, atividade que foi levada a cabo por Alexandre Inácio da Silveira, comerciante do Rio Grande de São Pedro que, nas salinas de Cabo Frio, teria atuado: “[...] com os escravos do Capitão Braz Carneiro Leão de quem dizem que recebera 12[mil?]⁸¹⁹ cruzados como [interessado?] neste trabalho.”⁸²⁰ A indicação revela o interesse por parte de Brás Carneiro Leão, um dos principais homens de negócio da praça do Rio de Janeiro naquele período, no fomento à pecuária do charque.⁸²¹ As pressões movidas ao longo das duas últimas décadas do século XVIII que, em grande medida, associam-se a interesses voltados ao fomento à pecuária do charque, culminaram no fim do estanco régio do sal no ano de 1801.

Considerando que a produção de carnes salgadas na costa leste-oeste teve nas condições importas pelo monopólio do sal no século XVIII um fator de fomento a suas atividades, entende-se o fim destas condições como um fator de peso para a compreensão do processo de desestruturação das bases de produção da pecuária das carnes secas do sertão que, cabe relembrar, inicia-se (assim como os questionamentos ao monopólio do sal) na década de 1780, quando na capitania geral de Pernambuco se busca impor um maior controle sobre as atividades das oficinas nos portos do sertão, que resultaram no fechamento das oficinas dos portos de Açu e Mossoró da capitania do Rio Grande do Norte em 1788, e na busca em impor um maior controle sobre a produção e o comércio de carnes movido nos portos da capitania do Siará Grande.

As medidas apontadas, conforme previamente destacado, se inserem em um contexto de profundas transformações no espaço regional sobre o qual se organizavam as

⁸¹⁸ COUTINHO, JJ da Cunha Azeredo. Obras **Econômicas de JJ da Cunha Azeredo Coutinho**. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1966. p. 55-172.

⁸¹⁹ No documento apresenta-se um símbolo que, a despeito de não estar claro, parece ser uma representação de “mil”.

⁸²⁰ [post. 1798, Outubro, 8] REQUERIMENTO de Alexandre Inácio da Silveira⁸²⁰ à rainha [D. Maria I], solicitando que o Conselho Ultramarino ouça as partes envolvidas na violência praticada contra o suplicante durante a inspeção realizada às salinas de Cabo Frio, no intuito de se averiguar qual dos sais do Brasil seria o mais aconselhável para salgar as carnes do Rio Grande [de São Pedro], e, não achando necessário fazê-lo, se consulte o que parecer acerca do seu requerimento. Anexo: requerimento, aviso, ofício, ofícios (cópias). AHU-Rio de Janeiro, cx. 170, doc. 6, cx. 169, doc. 101, cx. 170, doc. 42 AHU_CU_017, Cx. 166, D. 12384.

⁸²¹ Sobre Brás Carneiro Leão ver: GORENSTEIN, Riva. Comércio e política: o enraizamento de interesses mercantis portugueses no Rio de Janeiro (1808-1830) (In) MARINHO, L. M.; GORENSTEIN, R. **Negociantes e Caixeiros na Sociedade da Independência**. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esporte, 1992. ; e FRAGOSO, J. L. R. **Homens de Grossa Aventura: acumulação e Hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992.

atividades de produção de carnes salgadas nos portos do sertão que se estende entre o final do século XVIII e início do século XIX; período que foi marcado, entre outros aspectos: pelo fim do monopólio das companhias pombalinas; por um forte avanço e retomada na região de atividades agroexportadoras, como o algodão e o açúcar; desarticulação da capitania geral de Pernambuco, com a emancipação das capitanias anexas; e o próprio fim do monopólio do sal, que possibilitou o estabelecimento do comércio deste gênero com outras regiões da América portuguesa/Império do Brasil.

De acordo com Denise Mattos Monteiro, o fim do monopólio do sal em 1801 contribuiu para que o porto de Açu se convertesse no principal porto da capitania/província do Rio Grande do Norte na primeira metade do século XIX, destaque relacionado à exportação de sal que teve como um de seus principais destinos as charqueadas do Rio Grande do Sul, elemento que revela uma (re)acomodação de interesses atuantes na região face as transformações vivenciadas no mercado de produção de carnes salgadas na América portuguesa entre o final do século XVIII e início do século XIX.⁸²²

Os elementos destacados podem ser entendidos como referenciais do início do processo de desagregação da base regional de influência mercantil do Recife; processo que, visto em perspectiva, corresponderia a um reflexo na ordem econômica dos processos políticos de provincialização das antigas capitanias subalternas (e até mesmo de Pernambuco) que se aprofundaram no avançar do século XIX, e que foi marcado pela constituição de novas centralidades neste espaço, tendo como referência os territórios das províncias originadas da antiga capitania geral de Pernambuco, processo que se assemelha àquele vivenciado, à mesma época, no Piauí.

4.2.3 Entre o Recife e os portos do sertão: uma genealogia mercantil da pecuária das carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste

A compreensão do ordenamento regional em que se organizaram as bases de exploração da pecuária das carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste, dos fortes vínculos das atividades movidas, a partir dos portos do sertão, com as três principais praças do Estado do Brasil, e o entendimento de que a unidade das atividades da pecuária de carnes salgadas nos portos do sertão encontrava-se no fato de ter sido promovida por uma base social

⁸²² Sobre o comércio do sal movimentado no porto de Açu na primeira metade do século XIX, ver: MONTEIRO, Denise Mattos. Portos do sertão e mercado interno: nascimento e evolução do porto do Açu-Oficinas (1750-1860). *História Econômica & História de Empresas*, v.15, n.1, p. 71-98, 2012.

comum, composta, em grande medida, por agentes que integravam ou vinculavam-se à comunidade mercantil estabelecida no Recife; nos impõe a busca em vislumbrar esta realidade e suas dinâmicas ao longo do século XVIII a partir de trajetórias de sujeitos que atuaram no fomento a estas atividades.

Esta idéia, contudo, nos coloca diante do desafio relacionado ao fato de lidarmos com uma atividade econômica desenvolvida em uma territorialidade ampla e dispersa, ao longo de um período de cerca de um século e sobre a qual as referências que nos foi possível levantar não nos colocou margem para a promoção de uma ampla identificação de nomes de sujeitos que atuaram em favor de sua promoção com um correspondente aprofundamento sobre suas respectivas trajetórias e perfis de atuação mercantil; aspecto especialmente marcante para as primeiras décadas do século XVIII, período para o qual os referenciais para esta identificação de forma mais clara são bastante limitados. Diante destes desafios, nos propomos a desenvolver uma análise focada na trajetória de alguns sujeitos que tiveram uma atuação de destaque na promoção da pecuária das carnes salgadas desenvolvida na porção oriental da costa leste-oeste ao longo do século XVIII.

A discussão a ser desenvolvida na sequência tomará como referência de análise dois grupos de sujeitos: o primeiro composto pelos 13 homens de negócio do Recife que, no ano de 1757, foram signatários da já referida proposta de criação de uma companhia que detivesse o monopólio na exploração do comércio de carnes e couros desenvolvido nos portos do sertão; e o segundo formado por alguns homens de negócio que na segunda metade do século XVIII, estabeleceram-se nos portos de Aracati e Parnaíba e ganharam amplo destaque na promoção do comércio desenvolvido nos dois núcleos mencionados que, de forma isolada, foram, na segunda metade do século XVIII, os dois principais centros de produção e exportação de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste.

Tomando como referência às trajetórias pessoais e mercantis dos agentes selecionados, buscaremos desenvolver o que denominamos como uma “genealogia mercantil” da pecuária das carnes salgadas nos portos do sertão; que consistirá em uma análise na qual as trajetórias dos sujeitos destacados, seus arcos de atuação e redes de associações parentais e mercantis serão tomados como referências para a reflexão acerca de alguns aspectos relevantes para a compreensão das dinâmicas que moveram as atividades desenvolvidas nos portos do sertão entre a organização e a desestruturação das atividades da pecuária de carnes salgadas nestas localidades. Entre outros aspectos, a análise visará ressaltar os fortes laços das atividades desenvolvidas nesta região com interesses associados às três principais praças do

Estado do Brasil movidos, em maior medida, pela agência da comunidade mercantil do Recife.

Considerando que a experiência da indústria da salga na porção oriental da costa leste-oeste, entre sua organização e declínio de suas atividades, desenvolveu-se ao longo de um século e que este período foi marcado por grandes transformações no império português e na região que serviu de base para o desenvolvimento destas atividades; entendemos que uma análise focada nos sujeitos selecionados – mesmo que não possa ser tomada como uma abordagem de caráter exaustivo, em razão do limitado número de agentes a serem destacados –, pode ser tomada como um importante referencial para discutirmos algumas dinâmicas que, ao longo do século XVIII, influenciaram a “pecuária das carnes secas do sertão”, tendo em vista o papel de destaque desempenhado pelos agentes escolhidos no fomento a estas atividades em momentos diversos.

4.2.3.1 No Recife: a proposta de criação de uma companhia para o comércio de carnes e couros dos portos do sertão em 1757

A 21 de maio de 1757, Luis Diogo Lobo da Silva, governador da capitania geral de Pernambuco, encaminhou, por meio de ofício, ao secretário de Estado do Reino, Sebastião José de Carvalho e Melo, a proposta de criação de uma companhia à qual fosse concedido o monopólio do comércio de carnes e couros que se desenvolvia nos portos do sertão. A proposta encaminhada fora elaborada por alguns homens de negócio da praça do Recife; nela os proponentes destacavam que o comércio de carnes e couros nos portos do sertão era movido com base no trânsito de sumacas de negociantes da praça do Recife que, anualmente, seriam responsáveis pelo transporte dos subprodutos de vinte e oito até trinta mil cabeças de gado. Sobre os frutos extraídos do trato movido com os portos do sertão, os negociantes do Recife apontavam que, em razão de naquela praça não se poder dar consumo: “[...] a todas as carnes secas nas mesmas sumacas se mandão vender a B.^a R.^o de Janeyro e seus contornos ficando nesta a que se lhe pode dar consumo e os couros em cabelo huns se mandão curtir p.^a solla e outros em cabelo se transportão tudo nas frotas.”⁸²³

Com base na proposta encaminhada, a companhia seria formada a partir da constituição de um fundo correspondente ao montante de 450.000 cruzados que seria

⁸²³ 1757, maio, 21, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado do Reino e Mercês], Sebastião José de Carvalho e Melo, sobre o requerimento dos homens de negócios daquela praça, em que pedem a criação de uma Companhia para resgatar as carnes secas e couros do sertão. Anexos: 7 docs. AHU_CU_015, Cx. 84, D. 6965.

destinado: à aquisição de 24 sumacas para o emprego no trato com os portos do sertão; à compra do gado a ser abatido (para o qual estipulavam um valor de compra de 2\$500rs por cabeça); e aos custeios com a fatura das carnes, couros e sebo. Para a composição deste fundo, indicava-se que: “Todas as Sumacas que de prez.te andão nesta negociação [com os portos do sertão] querendo os donos dellas emtrarem na Comp.^a preferirão.”; e que: “Todas as pessoas desta Praça B.^a e R.^o ou da Corte de Lix.^a e todos os vaSsallos de V Mag.de que quizer emtrar nesta Comp.^a o poderão fazer com acoiz de quatrocentos mil rs thé dez mil cruzados.”

Sobre o comércio das carnes e dos couros a ser movido pela dita companhia, propunha-se que: “Os couros em cabelo ficaram a despozicam da Comp.^a o vendellos e mandar desmanchar em solla os que lhes paricer em huma ou em outra forma carregallos nas frottas”; já sobre as carnes secas estipulava-se que a dita companhia as venderia:

[...] na praça deste R.e [Recife] e todos os seus contornos a setecentos e vinte [720 rs] a Roba, e as que se mandarem vender a Cid.e da Bahia a outo centos e outenta [880 rs] a Roba, e as que se foram vender no R.^o de Jan.ro a dez tostoins [1\$000rs] a Roba todos preços comodoss que m.tas vezes em todos estes porttos se vendem por mais⁸²⁴

Além de expressar a importância da pecuária das carnes salgadas desenvolvida nos portos do sertão para parcela da comunidade mercantil do Recife que atuava neste segmento econômico – que envolvia a produção, o comércio e o transporte dos produtos oriundos das atividades das oficinas de carnear – o pedido demonstra a associação do trato de carnes e couros movido nos diferentes portos do sertão e ressalta os laços que ligavam estas atividades com os três principais centros mercantis do Estado do Brasil.

A despeito da companhia proposta não ter sido criada, sua proposição pode ser tomada como um claro indicio de associação dos negociantes que a postularam com o comércio de carne e couro movido nos portos do sertão, negociantes que, ao fim do documento, são identificados por meio de suas respectivas firmas, sendo eles: Antonio Elias da Fonseca Galvão, Antonio da Silva Loureiro, Antonio José Brandão, Antonio Pinheiro Salgado, Domingos Pires Ferreira, Henrique Martins, José Bento Leitão, José de Abreu Cordeiro, José Silvestre da Silva, José Vaz Salgado, Manuel Gomes dos Santos, Manoel Correa de Araujo e Manoel de Almeida Ferreira.

⁸²⁴ 1757, maio, 21, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado do Reino e Mercês], Sebastião José de Carvalho e Melo, sobre o requerimento dos homens de negócios daquela praça, em que pedem a criação de uma Companhia para resgatar as carnes secas e couros do sertão. Anexos: 7 docs. AHU_CU_015, Cx. 84, D. 6965. Considerando que o valor do tostão correspondia a 100 reis, entende-se, portanto, que o preço estipulado para a venda da arroba de carne salgada no Rio de Janeiro seria de 1\$000rs

Tomando como importante referência o trabalho de George Felix Cabral de Souza sobre a comunidade mercantil do Recife entre 1654 e 1759 – no qual, além das análises desenvolvidas, o autor disponibilizou um amplo banco de dados com informações acerca de 429 sujeitos que atuaram no comércio movido a partir do Recife no período que se inicia com a expulsão dos neerlandeses e se encerra com a criação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba – constituímos as bases de um levantamento das trajetórias de alguns destes sujeitos, que foi complementado com a análise de fontes variadas, e nos possibilitou traçar um perfil do grupo dos 13 homens de negócio do Recife que, em 1757, postulavam a criação de uma companhia para a exploração do comércio de carnes e couros nos portos do sertão.⁸²⁵

A partir deste levantamento, identificamos que uma importante parcela dos 13 signatários desta proposta foram membros de destaque da comunidade mercantil residente no Recife ao longo do século XVIII, importância que se refletia não somente nas trajetórias individuais de cada um, mas nas redes de relações familiares e de associações mercantis e políticas que estes sujeitos teceram ao longo de suas vidas com autoridades administrativas e outros homens de negócio estabelecidos, tanto no Recife, quanto em outras localidades.

Uma análise acerca dos segmentos econômicos em que estes sujeitos atuaram – análise esta desenvolvida de forma direcionada à busca em identificar as relações destes agentes com o fomento à produção e ao comércio de carnes e couros nos portos do sertão – nos levou a identificar que, enquanto grupo, estes agentes tiveram suas atuações marcadas pelo investimento em terras para o criatório em regiões das capitanias do Rio Grande do Norte, Siorá Grande, e São José do Piauí; pela propriedade de oficinas de produção de carnes salgadas nos portos do sertão e de curtumes para o beneficiamento de couros; e a propriedade de barcos que promoviam conexões entre o Recife e várias localidades: como os portos do sertão e as praças de Salvador e o Rio de Janeiro que, conforme já destacado, foram importantes mercados de consumo e redistribuição das carnes secas do sertão.

Além dos aspectos ressaltados, destaca-se ainda que muitos dos 13 signatários e alguns de seus parentes também desempenharam papéis de destaque na promoção do trato negreiro movido a partir do porto de Recife, sendo donos de embarcações que, por meio do comércio de africanos escravizados, promoveram conexões regulares entre portos das regiões da Costa da Mina e de Angola com os principais portos negreiros da América portuguesa, negócio ao qual, conforme destacado, associavam-se importantes bases de consumo de carnes salgadas. Considerando a multiplicidade de segmentos econômicos, a dimensão estratégica e a

⁸²⁵ SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos & Mofatras**: O grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 – c. 1759). Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012.

amplitude dos circuitos mercantis em que estes sujeitos atuaram, entende-se que os 13 signatários da proposta de criação da companhia para os portos do sertão integravam o grupo daqueles que, em meados do século XVIII, encimavam a hierarquia da comunidade mercantil do Recife.

Para pensarmos as trajetórias destes sujeitos, entendemos que, de início, elas precisariam ser localizadas no tempo, o que nos levou elaborar o quadro 10 no qual são apresentadas as localidades de origem dos 13 signatários (que nos possibilita identificar que grande parte era natural do reino) e marcos temporais importantes para a análise de suas trajetórias como: nascimento, morte, e a época de chegada ao Recife, essenciais para situarmos o período de atuação destes sujeitos ao longo do século XVIII.

Quadro 10 – Signatários do pedido de criação de uma companhia para o comércio de carnes e couros nos portos do sertão em 1757

Nome	Naturalidade	Nascimento	Chegada a PE	Morte
Antonio Elias da Fonseca Galvão	Olinda		X	
Antonio da Silva Loureiro	Ilha de São Miguel, freguesia do Sr. Bom Jesus	ca.1721		
Antonio José Brandão	Freguesia de São Julião de Freixo, termo de Ponte de Lima, arcebispado de Braga	ca.1709	1729	Já morto em 1779
Antonio Pinheiro Salgado	Lugar da Carreira, freguesia de S Martinho de Fareja, Arcebispado de Braga	26/11/1715	1737	1789
Domingos Pires Ferreira	Lugar de Bustelo, vila de Ponte, arcebispado de Braga.	22/02/1718	ca.1731	Ant. a 1793
Henrique Martins	Freguesia de NS da Purificação em Oeiras	Batizado em 10/08/1704	ca.1725	Vivo em 1780
José de Abreu Cordeiro	Freguesia de São João Batista, vila de Abrantes	12/12/1708	ca. 1729	
José Bento Leitão	Freguesia de São João Batista, vila do Conde.	02/12/1727	ca.1746	Vivo em 1773

José Vaz Salgado	São Romão de Arões, concelho de Fafe	ant. 17/01/1697	ca. 1715	1759
José Silvestre da Silva ⁸²⁶	Lisboa		Ant. Ago 1739	Ant. a Mar 1759
Manoel de Almeida Ferreira	Vila de Ferreira de Aves, Bispado de Viseu	Batizado em 06/09/1701		27/09/1776
Manoel Correa de Araujo	Viana	28/12/1698	ca.1715	Ant. a Nov de 1765
Manuel Gomes dos Santos	Freguesia de S. Pedro de Barcarena, Lisboa	Batizado em 11/11/1725	ca.1737	

Fonte: SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos & Mofatras**: O grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 – c. 1759). Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012. Os dados apresentados que não se encontram disponíveis no trabalho de George de Souza e não são devidamente referenciados, foram coletados em processos de habilitação à Ordem de Cristo ou à Familiatura do Santo Ofício dos ditos sujeitos, de seus familiares ou sujeitos a eles associados.

Os dados apresentados no quadro 10 evidenciam que o grupo era bastante heterogêneo no que se refere à faixa etária de seus membros, revelando estratos geracionais que, além de refletirem trajetórias individuais transcorridas ao longo de períodos distintos; nos leva também a destacar que nenhum dos membros deste grupo vivenciou o contexto de acirramento dos embates entre mazombos e mascates, sendo os mais velhos do grupo, membros da geração imediatamente posterior a estes eventos, e que o início de suas atuações na América portuguesa se deu na época em que a comunidade mercantil do Recife afirmava seu poder em Pernambuco e, entre outros aspectos, promovia a organização e expansão das bases de produção de carnes salgadas nos portos do sertão.

Se heterogêneo no perfil etário de seus integrantes, uma análise das relações familiares e mercantis de alguns destes sujeitos nos leva a perceber que este grupo era marcado por uma forte associação entre seus membros, possível de ser percebida, entre outros casos, a partir do referencial do mais velho dentre os 13 signatários: José Vaz Salgado, que foi

⁸²⁶ Os dados sobre José Silvestre da Silva encontram-se disponíveis em [ant. 1749, agosto, 13] REQUERIMENTO do soldado auxiliar José Silvestre da Silva ao rei [D. João V], pedindo nomeação do posto de capitão de uma das Companhias do Regimento dos Auxiliares do Recife Anexos: 14 docs. AHU_CU_015, Cx. 69, D. 5851. ; e 1759, março, 12, Recife CARTA do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao rei [D. José I], sobre a nomeação de pessoas para o posto de capitão do Terço de Auxiliares da dita capitania, que vagou por falecimento de José Silvestre. Anexos: 6 docs. AHU_CU_015, Cx. 90, D. 7216.

uma das figuras de maior destaque da comunidade mercantil do Recife de todo o século XVIII, sendo qualificado por uma das testemunhas consultadas no ano de 1739, em seu processo de habilitação a familiar do Santo Ofício, como: “[...] o homem de mayor neg.co e cabedal q há na praça [do Recife]”⁸²⁷; informação possível de ser dimensionada a partir da acumulação de um patrimônio que, à época de sua morte, no ano de 1759, foi avaliado em uma soma superior a 300:000\$000 rs.⁸²⁸

Entre os signatários deste grupo, José Vaz Salgado tinha estreitas relações parentais com Antonio Pinheiro Salgado que, a despeito da grande diferença de idade entre ambos (18 anos) e de serem comumente identificado pela historiografia como tio e sobrinho, eram, na realidade, primos; já que as mães de ambos (Leonor Salgada e Isabel Salgada) eram irmãs, parentesco que se estreitava na medida em que Leonor Salgada (a mãe de José Vaz Salgado) foi madrinha de batismo de Antonio Pinheiro Salgado⁸²⁹.

Estabelecido no Recife por volta do ano de 1715, quanto teria cerca de 18 anos, José Vaz Salgado, conforme os testemunhos apresentados em seu processo de habilitação a familiar do Santo Ofício, já seria, portanto, um importante homem de negócio na praça do Recife na segunda metade da década de 1730, época em que Antonio Pinheiro Salgado, após migrar do reino, estabeleceu-se na casa de seu primo em Pernambuco, de forma que a inserção de Antonio Pinheiro Salgado nos circuitos mercantis movimentados àquela época a partir da praça do Recife, contaram diretamente com a participação de seu primo José Vaz Salgado.

Com base no histórico da trajetória de Antonio Pinheiro Salgado levantada por George de Souza a partir da análise de seus processos de habilitação a familiar do Santo Ofício e à Ordem de Cristo, entende-se que na sequência de seus estabelecimento no Recife em casa de seu primo, a atuação mercantil de Antonio Pinheiro Salgado foi caracterizada por uma trajetória pendular entre o Recife e o reino, marcada, entre outros aspectos, por sua atuação no segmento de transportes marítimos.

De acordo George de Souza, a partir do ano de 1745, Antonio Pinheiro Salgado: “[...] começou a realizar viagens entre Recife, Porto e Lisboa para negociar mercadorias do tio [na realidade primo: José Vaz Salgado] transportados em barcos de sua propriedade.

⁸²⁷ ANTT: Diligência de Habilitação de José Vaz Salgado: Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, José, mç. 45, doc. 718.

⁸²⁸ MARQUES, Teresa Cristina de Novaes. José Vaz Salgado: a herança de um militar-mercador no Recife de meados do século XVIII. **Textos de História**: Revista do Programa de Pós-graduação em História da UnB, Brasília, v. 15, n. 1/2, p. 243-257, 2007.

⁸²⁹ ANTT: Diligência de Habilitação de Antonio Pinheiro Salgado Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Antônio, mç. 146, doc. 2367.

Intermediava especialmente açúcar, couros e solas. Com o tempo passou a negociar mercadorias suas também”⁸³⁰ Os aspectos destacados, revelam uma trajetória marcada pelo investimento nos sistemas de transportes (por meio da aquisição de barcos) para a qual concorreu fortemente a agência de seu primo, que já era um grande negociante estabelecido no Recife, e foi uma figura de destaque na promoção dos eixos de conexão que, por meio do comércio, ligavam o Recife a várias localidades.

A propriedade de embarcações que atuavam no transporte para o reino de mercadorias de seu primo – mercadorias estas oriundas não somente da agricultura (açúcar), mas também da pecuária (couros e solas) – foi assim uma importante base para um processo de ascensão econômica que garantiria uma maior autonomia de atuação mercantil a Antonio Pinheiro Salgado que, com o tempo, passou a negociar mercadorias próprias, vindo, na sequência, a estabelecer-se com sua esposa e seu filho em Lisboa, onde faleceu no ano de 1789.⁸³¹

Os laços entre os dois primos foram reforçados no ano 1754, quando Antonio Pinheiro Salgado se casou com uma filha de José Vaz Salgado, tornando-se, assim, genro de seu primo.⁸³² Se por meio do casamento de sua filha, José Vaz Salgado estreitou seus laços com Antonio Pinheiro Salgado, é por meio do casamento de seu filho homônimo que José Vaz Salgado tem demonstrado seus vínculos com outro signatário do pedido de criação da companhia de comércio para os portos do sertão: Manuel Correa de Araújo.

Figura de destaque da comunidade mercantil do Recife nas primeiras décadas do século XVIII, Manuel Correa de Araújo era pai de Teresa Correa de Araújo, primeira esposa de José Vaz Salgado Júnior que, ao longo da segunda metade do século XVIII, seguiu os

⁸³⁰ SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos & Mofatras: O grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 – c. 1759)**. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012. p. 366.

⁸³¹ De acordo com Jorge Pedreira, José Pinheiro Salgado (filho de Antonio Pinheiro Salgado e neto materno de José Vaz Salgado) foi uma figura de destaque da comunidade mercantil lisboeta entre o final do século XVIII e início do século XIX, posição de destaque cujo alcance, em parte, se deve às trajetórias pregressas de seu pai e avô. José Pinheiro Salgado fez parte do restrito grupo dos grandes contratadores lisboetas e é relacionado como um dos 60 grandes negociantes de Lisboa entre 1790-1822. Ainda de acordo com Pedreira, José Pinheiro Salgado e sua mãe, no ano de 1808, acompanharam dom João e a família real portuguesa em sua fuga ao Rio de Janeiro. Ver PEDREIRA, Jorge Miguel Viana. **Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755-1822): Diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social**. 1995. Tese (Doutorado em Sociologia e Economia Históricas) – Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 1995, p.140-141; p.172; p.190.

⁸³² Identificada no processo de habilitação de Antonio Pinheiro Salgado a familiar do Santo Ofício (concluído em janeiro de 1763) como “Ana Maria Salgado”, esta filha de José Vaz Salgado, quando já era viúva, denominava-se em um processo relacionado à herança de seu falecido marido como “Ana Joaquina Salgado”. Ver: ANTT: Diligência de Habilitação de Antonio Pinheiro Salgado, Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, António, mç. 146, doc. 2367; ANTT: Auto de habilitação de D. Ana Joaquina Salgado e seu filho José Pinheiro Salgado Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, Brasil, mç. 16, n.º 8

passos de seu pai nas lides mercantis na praça do Recife. A despeito de a união dos filhos de José Vaz Salgado e Manuel Correa de Araújo ter se dado no ano de 1763 – portanto, após a morte de José Vaz Salgado – entende-se que esta união reflita laços e associações previamente estabelecidos pelos pais dos noivos que foram dois dos principais expoentes da comunidade mercantil do Recife nas décadas que antecederam a criação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba.

Por meio das relações matrimoniais também é possível identificar os laços de José Vaz Salgado com outro signatário do pedido de criação da Companhia: José de Abreu Cordeiro que, ao se casar com Catarina de São José e Melo na Matriz do Corpo Santo da vila do Recife no dia 18 de agosto de 1738, teve como testemunha de sua união o então, tenente coronel José Vaz Salgado, aspecto que revela a proximidade das relações mantidas entre estes dois sujeitos.⁸³³

Destacadas as relações de José Vaz Salgado com Antonio Pinheiro Salgado, Manuel Correa de Araújo e José de Abreu Cordeiro, é possível identificar também seus laços com Manuel Gomes dos Santos, um dos mais jovens dentre os 13 signatários da proposta de criação da companhia. Conforme análise de seu processo de habilitação a familiar do Santo Ofício, identifica-se que, no início da década de 1750, Manuel Gomes dos Santos era caixeiro de José Vaz Salgado. Ao prestar seu testemunho nas consultas sobre o habilitando, José Vaz Salgado dizia, no ano de 1752, que Manuel Gomes dos Santos era seu caixeiro e que o conhecia desde menino. De acordo com os testemunhos tomados no Recife, Manuel Gomes dos Santos foi definido como uma pessoa que, no início da década de 1750, se ocuparia: “[...] em vários negocios que tem como tão bem em administrar varias fazendas do Mestre de Campo José Vaz Salgado em cujo ministério ganha uma aventajada [porção?] que lhe dá o dito José Vaz Salgado”⁸³⁴.

O testemunho revela que poucos anos antes do encaminhamento da proposta de criação da companhia para os portos do sertão no ano de 1757, Manuel Gomes dos Santos, além dos estreitos laços com José Vaz Salgado, já vivenciava um processo de emancipação mercantil, desempenhando negócios próprios que fizeram com que, no ano de 1761, já tivesse sua própria casa comercial aberta no Recife, conforme indicam os testemunhos tomados nas diligências de seu processo de habilitação à Ordem de Cristo; testemunhos que também revelam que, antes de atuar como caixeiro de José Vaz Salgado, Manuel Gomes dos Santos

⁸³³ ANTT: Diligência de Habilitação de José de Abreu Cordeiro. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, José, mç. 69, doc. 1048.

⁸³⁴ ANTT: Diligência de habilitação de Manuel Gomes dos Santos. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Manuel, mç. 153, doc. 1569.

fora caixeiro na loja de um outro signatário do pedido de criação da companhia para os portos do sertão: Henrique Martins⁸³⁵.

Acerca de Henrique Martins, George de Souza indica que o início de sua atuação no Recife remontaria ao ano de 1725 e se dera como: “[...] caixeiro do hamburguês Jacques Cortel/Coster, que lhe enviou várias vezes a Pernambuco com fazendas suas”; e que posteriormente Henrique Martins: “Estabeleceu-se no Recife e tornou-se ‘homem de grosso negócio’, que vivia da venda de fazendas”⁸³⁶. Os elementos apontados nos levam a perceber que, antes de sedentarizar-se no Recife, onde se estabeleceu como mercador de loja, Henrique Martins atuara na praça de Pernambuco como “comissário volante”, ou seja, o representante de um comerciante estabelecido no reino que, entre idas e vindas, atuava no comércio colonial no ritmo das frotas que ligavam o Recife (assim como outras praças da colônia) ao reino.

Dentre os signatários da proposta de criação da companhia para o comércio dos portos do sertão, encontrava-se também Domingos Pires Ferreira, membro de destaque da comunidade mercantil do Recife no século XVIII, cuja importância, além de apresentar-se em sua própria trajetória individual como negociante de destaque em Pernambuco, também pode ser aferida em função de Domingos Pires Ferreira ter sido uma figura central de um grupo familiar composto por muitos homens de negócio que no século XVIII tiveram na praça do Recife uma base central de atuação e projeção de seus interesses mercantis.

O início da trajetória de Pires Ferreira no Recife (semelhante à de Antonio Pinheiro Salgado) seguiu um padrão comum de renovação de membros das comunidades mercantis da América portuguesa – caracterizado pelo recrutamento, no reino, de jovens que eram inseridos nas lides mercantis do ultramar português pelo intermédio de algum negociante reinol estabelecido na colônia, não raro um parente mais velho como tio, irmão ou primo. De acordo com Antonio Joaquim de Melo, Domingos Pires Ferreira estabeleceu-se no Recife: “[...] em casa de seu tio materno, o negociante da praça do Recife Manoel Alves Ferreira [...] o qual Manoel Alves Ferreira casou-se em Pernambuco na freguesia de S. Pedro Gonçalves, em 6 de Janeiro de 1722, com Feliciano de Freitas Bacelar”⁸³⁷

Os dados apontados nos levam a identificar que o tio de Domingos Pires Ferreira corresponde àquele identificado por George de Souza como Manuel “Alvares” Ferreira que

⁸³⁵ ANTT: Diligência de habilitação para a Ordem de Cristo de Manuel Gomes dos Santos Mesa da Consciência e Ordens, Habilitações para a Ordem de Cristo, Letra M, mç. 7, n.º 13.

⁸³⁶ As citações e a informação acerca do ano de início da atuação de Henrique Martins no Recife constam em: SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos & Mofatras: O grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 – c. 1759)**. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012. p. 439-440.

⁸³⁷ MELO, Antonio Joaquim de. **Biografia de Gervásio Pires Ferreira**. v.1. Ed. Universitaria-UFPE: Recife, 1973. p. 19.

teria chegado ao Recife por volta de 1709 com cerca de 12 anos e que, no Recife constituiu um avultado patrimônio composto, entre outros bens, por barcos.⁸³⁸ Apontado o papel do tio em sua inserção na comunidade mercantil Recife, Domingos Pires Ferreira teve no casamento uma via de aprofundamento de seus laços na terra em que estabelecera-se ao se casar, no ano de 1748, com Dona Joana Maria de Deus; filha de Antonio Correia Pinto, homem de negócio natural do bispado do Porto, que, no ano de 1745, possuiria, em parceria com seu genro (Laurentino Antonio Moreira de Carvalho) e o já referido Antonio Pinheiro Salgado uma loja de mercadorias no Recife onde venderiam todo tipo de gêneros e fazenda.⁸³⁹

Se a análise prévia nos possibilitou perceber uma forte associação entre uma importante parcela dos 13 signatários do pedido de criação da companhia para o comércio de carnes e couros dos portos do sertão, há que se destacar que integrantes deste grupo tiveram suas trajetórias de atuação mercantil marcadas pela diversificação de seus investimentos pois, além do perfil de mercadores com lojas abertas no Recife, que marcou a trajetória de muitos deles, estes sujeitos atuaram em segmentos diversos e projetavam suas influências para múltiplos espaço como: algumas regiões de criatório vinculadas aos portos do sertão, portos africanos com os quais desenvolviam o trato negreiro, e as praças de Salvador e Rio de Janeiro, com as quais moviam um comércio regular que, conforme destacado, tinha nas carnes salgadas oriundas dos portos do sertão, um dos principais gêneros exportados do Recife.

A amplitude dos circuitos de atuação destes agentes refletia-se em uma base de investimento que caracterizou a atuação mercantil de muitos dos 13 signatários e alguns de seus parentes: a propriedade de embarcações. Se a propriedade de embarcações e exploração do segmento dos transportes marítimos marcou a trajetória de atuação mercantil de Antonio Pinheiro Salgado, o levantamento dos barcos pertencentes a moradores no Recife, feito no ano de 1749, nos possibilitou identificar que alguns dos 13 signatários do pedido de criação da companhia dos portos do sertão e alguns de seus parentes são arrolados no ano de 1749 como donos de 21 das 75 embarcações identificadas nesta fonte, que nos serviu de base para a elaboração do quadro 11 no qual elencamos os 21 barcos pertencentes a signatários da proposta de criação da companhia para os portos do sertão e a sujeitos a eles vinculados.⁸⁴⁰

⁸³⁸ Sobre Manuel Alves (ou Álvares) Ferreira ver: SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos & Mofatras: O grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 – c. 1759)**. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012. p. 511-512.

⁸³⁹ Sobre Antonio Correia Pinto ver: SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos & Mofatras: O grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 – c. 1759)**. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012. p. 338-339.

⁸⁴⁰ Acerca dos critérios adotados para o registro das embarcações efetuados no ano de 1749, Evaldo Cabral de Mello indica que: “Entre os barcos recenseados no governo do conde dos Arcos, 2/3 tinham capacidade para entre 50 e 145 caixas; e o terço restante, para 15 a 45 caixas. Estes dados porem só incluíam os barcos de proprietários domiciliados no Recife, com exclusão de outros que se armavam em outros portos regionais,

Quadro 11 – Signatários do pedido de criação da companhia dos portos do sertão e seus parentes que foram identificados como donos de barcos no Recife em 1749

Nomes do proprietário	Nomes das embarcações
Antonio Correia Pinto (Sogro de Domingos Pires Ferreira)	Galera Nossa Senhora dos Remédios e São Francisco
Antonio José Brandão	- Galera Nossa Senhora da Penha de França, Santana e Almas (em parceria com Luis Ferreira Moura); - Barco Nossa Senhora do Bom Sucesso, e Santo Antonio e Almas, que carrega 70 caixas; - Barco Santa Rita, Santo Antonio e Almas
Domingos Pires Ferreira	Barco Nossa Senhora da Conceição Santo Antonio e Almas que carrega 65 caixas
João Henriques Martins⁸⁴¹ (irmão de Henrique Martins)	- Barco Nossa Senhora do Rosário, Santo Antonio e Almas que carrega 70 caixas; - Barco Nossa Senhora da Atalaia, e Senhor Bom Jesus das Portas que carrega 75 caixas; - Barco Nossa Senhora da Atalaia, e Senhor Bomfim que carrega 145 caixas
José de Abreu Cordeiro⁸⁴²	- Barco Nossa Senhora do Carmo, e Senhor Bom Jesus que carrega 130 caixas; - Barco Nossa Senhora dos Prazeres, Santo Antonio e Almas que carrega 80 caixas
José de Freitas Sacoto (sogro de Manoel de Almeida Ferreira)	Galera Aleluia e Ressureição
José Silvestre da Silva⁸⁴³	Barco Nossa Senhora da Conceição Santo Antonio e Almas que carrega 120 caixas
José Vaz Salgado	- Bergantim Nossa Senhora do Livramento, Santo Antonio e Almas; Curveta Nossa Senhora do Carmo e São Francisco; - Curveta Nossa Senhora das Mercês do São José; Barco Senhor Bom Jesus das Portas que carrega 90 caixas; Barco Família Santa que carrega 100 caixas; - Barco Nossa Senhora da Boa Viagem, e Santo Antonio e Almas que carrega 50 caixas; - Barco Nossa Senhora da Apresentação, Bom Jesus e Almas que carrega 95 caixas; - Barco Nossa Senhora do Monte, Santo Antonio e Almas que carrega 40 caixas;
Manuel Alves Ferreira: (tio de Domingos Pires Ferreira)	- Barco Nossa Senhora dos Prazeres e Bom Jesus das Portas que carrega 90 caixas; - Barco Nossa Senhora da Graça, Santo Antonio e Almas que carrega 70 caixas
Manoel Correa de Araujo	Navio Santana e São Joaquim

nem cadastravam barcos com capacidade inferior a 15 caixas” MELLO, Evaldo Cabral de. **Um imenso Portugal: História e Historiografia**. São Paulo: Editora 34, 2002. p. 195

⁸⁴¹ Indicado como “João Henriques”

⁸⁴² Indicado como “José de Abreu”

⁸⁴³ Indicado como “José Silvestre”

Manuel Gomes (dos Santos?)⁸⁴⁴

- Barco Nossa Senhora da Guadalupe que carrega 75 caixas (em parceria com Domingos Ramos):

INFORMAÇÃO Geral da Capitania de Pernambuco em 1749. In: **Anaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**, v. 28, Rio de Janeiro: Oficina Gráfica da Biblioteca Nacional, 1908. p.115-482.

Os dados apresentados revelam que os signatários da proposta e alguns de seus parentes, já encontravam-se fortemente engajados no segmento de transportes marítimos cerca de uma década antes da proposição de criação da companhia para os portos do sertão, o que demonstra um forte investimento por parte dos integrantes deste grupo em um tipo de bem que, entre outros aspectos, foi a base da promoção do comércio com os portos do sertão e de integração do Recife com outros espaços, como as principais praças do Estado do Brasil e com portos negreiros na África; o que nos impõe destacar que os referenciais de carga apontados para muitas destas embarcações – medido a partir de um quantitativo de “caixas de açúcar” – não nos deve levar a entender que as embarcações elencadas fossem empregadas unicamente no transporte deste gênero, mas em transações variadas como aquelas movidas entre o Recife e os portos do sertão.⁸⁴⁵

A identificação dos dados apontados nos leva ainda a destacar que, na proposta encaminhada no ano 1757, o capital a ser mobilizado para a criação da companhia seria, em grande parte, destinado à aquisição de barcos e que as sumacas dos negociantes do Recife que já encontravam-se engajadas no comércio com os portos do sertão teriam preferência para a composição da frota a ser formada, o que efetivamente corresponderia a uma vantagem a ser conferida a estes negociantes que poderia se expressar, tanto em um privilégio de participação

⁸⁴⁴ O fato de ser indicado unicamente como “Manuel Gomes” nos leva a considerar a possibilidade de tratar-se de outro sujeito. Diferente dos casos de: “João Henriques”, “José de Abreu”, “José Silvestre” – que entendemos tratar-se de “João Henriques Martins”, “José de Abreu Cordeiro” e José Silvestre da Silva”, por não ter sido possível identificar nenhum outro sujeitos atuante no Recife com as mesmas composições de nome + sobrenome apresentadas – o levantamento das informações disponíveis no banco de dados elaborado por George de Souza nos possibilitou identificarque, além de “Manuel Gomes dos Santos” é possível que o “Manuel Gomes” pudesse ser “Manuel Gomes Diniz” ou “Manuel Gomes Ramos”. Considerando a propriedade do barco de “Manuel Gomes” era partilhada com “Domingos Ramos” nos parece provável que este barco seja de “Manuel Gomes Ramos”. A incerteza quanto a identidade e a forte associação de Manuel Gomes dos Santos com agentes cuja atuação era marcada pela posse de barcos nos leva contudo a destacar esta possibilidade no quadro.

⁸⁴⁵ Ao ressaltar o largo emprego das sumacas na cabotagem movida a partir do Recife, em especial no trato movido com os portos do sertão, e considerando que muitas das embarcações denominadas de forma genérica como “Barco” tratam-se de sumacas, Evaldo Cabral de Mello ressalta que é: “[...] revelador da sua primeira utilização comercial em águas brasileiras que a capacidade das sumaca, como a das embarcações de menor porte seja medida em caixas de açúcar, praxe herdada do século XVII, quando havia transportado o produto antes de carregarem o couro, a carne de sol ou o algodão” Nesta medida entende-se que as menções a um quantitativo de “caixas [de açúcar]” são antes de tudo um referencial de medição de capacidade de carga destas embarcações e não um indicativo de emprego exclusivo destas embarcações nos circuitos de transporte deste gênero geralmente movidos com o reino. MELLO, Evaldo Cabral de. **Um imenso Portugal: História e Historiografia**. São Paulo: Editora 34, 2002. p. 195-196.

neste empreendimento, por meio da disponibilização de um ativo do qual já dispunham, quando de aquisição de embarcações que os ditos negociantes tivessem interesse em vender.

Se o engajamento de alguns dos signatários e seus parentes no segmento de transportes marítimo pode ser aferido pela identificação de propriedade de embarcações – que nos leva a destacar a identificação da posse, em 1749, no porto do Recife, de 05 barcos por parte de José Vaz Salgado e de 03 por parte de Antonio José Brandão e João Henriques Martins, este último irmão de Henrique Martins⁸⁴⁶ – também nos foi possível identificar que, ao longo do século XVIII, estes agentes e alguns de seus familiares atuaram na pecuária tanto como proprietários de terras para criatório nas capitanias do Rio Grande do Norte, Siará Grande e Piauí como também na exploração mercantil associada à produção e o comércio de carnes salgadas e couros nos portos do sertão.

No que se refere à atuação destes agentes no espaço da pecuária, identificamos que, no ano de 1746, Manuel Correa de Araújo solicitou três sesmarias referentes a terras por ele previamente compradas na capitania do Siará Grande. As sesmarias solicitadas correspondiam a três lotes de terras: um dimensionado em 04 x 01 légua (pedido feito em parceria com Sebastião Dias Madeira), e os outros dois pedidos feitos individualmente de terras com dimensões de 03 x 01 légua e 02 x ½ légua. Em todos os três pedidos, as terras solicitadas localizavam-se na ribeira do Acaraú.⁸⁴⁷

Se estes 03 pedidos de sesmarias apontam a ação direta de Manuel Correa de Araújo na região da ribeira do Acaraú, seus dois genros (José Vaz Salgado Júnior e Luis Pereira Viana⁸⁴⁸) são identificados em registros de aforamento de Aracati do ano de 1780 como donos de oficinas de carnes na dita vila: a de Luis Pereira Viana situada na Gamboa

⁸⁴⁶ No ano de 1748, Henrique Martins, em parceria com seu irmão, João Henriques Martins, encontrava-se construindo uma galera em Recife. Ver: [ant. 1748, fevereiro, 20] REQUERIMENTO de Henrique Martins e João Henrique Martins ao rei [D. João V], pedindo isenções na Alfândega da capitania de Pernambuco e nos materiais necessários para construção de uma galera no estaleiro do Recife. Anexo: 1 doc. AHU_CU_015, Cx. 67, D. 5670.; Sobre João Henriques Martins, sabemos que mesmo que tenha por algum momento residido no Recife, estabeleceu residência em Lisboa o que nos leva a entender que estes irmãos atuavam de forma associada entre Lisboa e o Recife. De acordo com Jorge Pedreira, João Henriques Martins foi um dos 100 grandes negociantes de Lisboa no período pombalino, tendo sido acionista tanto da companhia de comércio de Pernambuco e Paraíba quando da do Grão Pará e Maranhão. Ver: PEDREIRA, Jorge Miguel Viana. **Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755-1822):** Diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social. 1995. Tese (Doutorado em Sociologia e Economia Históricas) – Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 1995. p. 165.

⁸⁴⁷ Os dados referentes a estas 03 Sesmarias encontram-se disponível na Plataforma SILB, tendo como referência de identificação na plataforma os códigos: “CE_0518”, “CE_0519”, “CE_0520” Ver: <http://www.silb.cchla.ufrn.br/>. Acesso em: 09. out. 2020.

⁸⁴⁸ Luis Pereira Viana era português, natural de Viana. Conforme George de Souza, chegou ao Recife em 1728, com cerca de 14 anos. No Recife, casou-se com Ana Correa de Araújo, no começo da década de 1750, o que nos leva a supor que a atuação de Luis Pereira Viana na produção de carnes salgadas no Aracati, além de remontar a períodos anteriores ao ano de 1780, possa ter se iniciado em associação com seu sogro que faleceu na década de 1760.

com 40 braças em quadra e a José Vaz Salgado Junior identificada como uma oficina com currais e estaleiro que teria 50 braças em quadra.⁸⁴⁹

Se o pedido de terras na região do Acaraú na década de 1740 e a atuação de seus dois genros na produção de carnes salgadas em Aracati no final do século XVIII nos leva a associar os interesses de Manuel Correa de Araújo na exploração do comércio de carnes e couros com os portos do sertão desenvolvido nestas duas regiões da capitania do Siará Grande, cabe lembrar que José Vaz Salgado Junior era filho do principal homem de negócio da praça do Recife da primeira metade do século XVIII que, assim como seu sogro, Manuel Correa de Araújo, também teve uma forte atuação na exploração mercantil da pecuária nos “sertões de fora”.

Ao considerarmos que atuação de José Vaz Salgado Júnior na produção de carnes salgadas no Aracati, no final do século XVIII, deva corresponder à sequência da atuação de seu pai neste segmento de exploração mercantil desenvolvido a partir da região do Jaguaribe, George de Souza, indica, ainda, que no Recife, José Vaz Salgado (o pai) seria proprietário de um curtume que teria “[...]cerca de 20 tanques e funcionava com mão de obra escrava, contando inclusive com uma senzala anexa a suas instalações”⁸⁵⁰. Apontada a posse de curtumes no Recife e sugerida a ação direta na produção de carnes e beneficiamento de couros no porto do Aracati, José Vaz Salgado (pai) também foi proprietário de fazendas de criar nas capitanias do Siará Grande e do Rio Grande do Norte.

Na análise do testamento de José Vaz Salgado, Teresa Cristina de Novaes Marques aponta que a dois filhos de José Vaz Salgado couberam como herança, entre outros bens, fazendas e gado nos sertões do Apodi na capitania do Rio Grande do Norte. De acordo com Marques, a Constantino Vaz Salgado coube como herança de seu pai, 1.464 cabeças de gado vacum e cavalar e que: “Essa criação estava em duas fazendas no sertão do rio Apody, uma chamada Apanha Peixe de Dentro, e outra Três Irmãs.” Já a outro filho, Joaquim José Vaz Salgado, couberam: “[...] três fazendas no Apody, uma chamada Boqueirão, outra Livramento, e a terceira Olho d’Água. Havia nessas propriedades 1.938 cabeças de gado, inclusive cavalos.”⁸⁵¹

⁸⁴⁹ Os termos de aforamento encontram-se transcritos em: JUCÁ NETO, Clóvis Ramiro. **Primórdios da Urbanização no Ceará**. Fortaleza: Edições UFC: Banco do Nordeste do Brasil, 2012. p. 505-506.

⁸⁵⁰ SOUZA, George F. Cabral de. **Elites e exercício de Poder no Brasil Colonial: A câmara municipal do Recife, 1710-1822**. Recife: Editora UFPE, 2015. p. 354.

⁸⁵¹ MARQUES, Teresa Cristina de Novaes. José Vaz Salgado: a herança de um militar-mercador no Recife de meados do século XVIII. **Textos de História: Revista do Programa de Pós-graduação em História da UnB**, Brasília, v. 15, n. 1/2, p. 243-257, 2007. p. 252.

Enquanto aos dois filhos mencionados couberam fazendas de criar nos sertões do Apodi, da capitania do Rio Grande do Norte; à viúva de José Vaz Salgado couberam na partilha, entre outros bens, 07 fazendas de criar gado na capitania do Siará Grande. Com base no levantamento de dados referentes a estas propriedades – elaborado por George de Souza a partir da leitura do testamento de Vaz Salgado – sabemos que sua viúva, Tereza Maria José, além das terras correspondentes a estas propriedades recebeu outros bens nela situados dentre os quais se destaca um total de 25 escravos e rebanhos de mais de 6.000 cabeças de gado, grande parte dos quais, gado vacuum, mas também cavalar e muar. Os escravos e rebanhos indicados estavam divididos entre as fazendas denominadas: Juazeiro de Baixo, Cruxatu, Coxassim, Caiçara, Canhotim, Santa Rosa e Valentim; grande parte das quais, claramente identificadas como localizadas na região da ribeira do Banabuiú, na porção central da capitania que, por meio das conexões entre os caminhos dos sertões, encontrava-se fortemente vinculada a alguns dos portos produtores de carnes salgadas da capitania do Siará Grande. O somatório do patrimônio referente a estas 07 propriedades correspondeu a um montante de 15:256\$400rs.⁸⁵²

Tendo em conta os fortes interesses de José Vaz Salgado e Manuel Correa de Araujo nos sertões do criatório das capitanias do Siará Grande e do Rio Grande do Norte – interesses que remontam, muito provavelmente, às primeiras décadas do século XVIII e devam ligar-se ao fornecimento de gado para a produção de carnes salgadas nas oficinas dos portos do sertão e couros para o beneficiamento em curtumes no Recife – supomos que o início das atuações destes dois agentes na região pode ter contado com a influência de seus respectivos sogros; pois, tanto Manuel Pereira Dutra (sogro de Manuel Correa de Araújo) como Bento Gomes Pereira (sogro de José Vaz Salgado) eram negociantes de solas no Recife nos primeiros anos do século XVIII, já que ambos foram signatários de um requerimento encaminhado ao rei, no ano de 1709, referente aos preços pagos pelo frete deste gênero nas frotas.⁸⁵³

Sendo possível identificar a ações de Manuel Correa de Araújo e José Vaz Salgado na exploração da pecuária desenvolvida em algumas regiões das capitanias do Siará Grande e do Rio Grande do Norte, Domingos Pires Ferreira, ao que parece, teve uma atuação mais

⁸⁵² SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos & Mofatras**: O grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 – c. 1759). Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012. p.177-181

⁸⁵³ [ant. 1709, fevereiro, 15, Recife] REQUERIMENTO dos homens de negócios da praça do Recife ao rei [D. João V], pedindo arbitramento dos fretes da sola da frota, antes dos navios começarem a carregar. Anexos: 6 docs. AHU_CU_015, Cx. 23, D. 2102.

direcionada na exploração do comércio de carnes e couros para o porto de Parnaíba e as regiões de criatório da capitania do Piauí.

De acordo com Antonio Joaquim de Melo, José Pires Ferreira, um dos filhos de Domingos Pires Ferreira: “Casou rico na Parnaíba, provincia do Piauí, onde seu pai tinha fazendas de gado”⁸⁵⁴ Uma análise de dados referentes a registros de passaportes de escravos passados em Salvador no final do século XVIII, nos possibilitou ainda identificar que outro filho de Domingos Pires Ferreira, Manuel Pires Ferreira, é apontado, no ano de 1796, como consignatário do envio de 193 escravos de Salvador à Parnaíba⁸⁵⁵. Os aspectos destacados demonstram, através dos casos específicos relacionados a Domingos Pires Ferreira, a projeção dos interesses mercantis do Recife no comércio movido em Parnaíba apontado, previamente, em referência ao trato de carnes salgadas desenvolvido na capitania do Piauí.

Ao considerarmos a atuação dos 13 signatários nos sertões do criatório entendemos como relevante o destaque aos casos de dois deles: José de Abreu Cordeiro e Antonio Elias da Fonseca Galvão. Reinol natural da vila de Abrantes, José de Abreu Cordeiro teria chegado ao Recife por volta do ano de 1729. No Recife atuou como boticário e poucos anos após o seu estabelecimento na colônia é possível identificar que já tinha uma atuação direcionada aos sertões do criatório, pois, entre as dispensas referidas em seu assento de casamento (realizado no ano de 1738 no Recife), menciona-se uma que foi encaminhada por Ambrosio [de Menna?], que é apontado como “*Cura das Russas no Certão de Jagoaribe*” o que indica que José de Abreu Cordeiro atuou ou atuava nesta região.⁸⁵⁶

A despeito de não sabermos se a época em que foi signatário da proposta de criação da companhia para os portos do sertão José de Abreu Cordeiro ainda atuava pessoalmente nos sertões do criatório, sua influência certamente se estendia sobre a vila de Aracati por intermédio de um irmão seu, pois, por meio de um registro de aforamento feito no ano de 1756, pelo capitão Manuel Rodrigues da Silva, há a indicação que a morada de casas por ele aforada se localizaria na circunvizinhança de duas casas pertencentes a João de Abreu

⁸⁵⁴ MELO, Antonio Joaquim de. **Biografia de Gervásio Pires Ferreira**. v. 1. Ed. Universitária-UFPE: Recife, 1973. p. 21.

⁸⁵⁵ Os dados relativos ao envio de escravos de Salvador para Parnaíba têm como referência o banco de dados produzido a partir do tratamento de informações contidas em um livro de registros de passaportes de escravos de Salvador entre 1778 e 1797. Este banco de dados é o resultado dos trabalhos de digitalização e compilação de informações desenvolvidas por Urano Andrade, Iasmim Oliveira e Cândido Domingues aos quais expresse meu agradecimento pelo trabalho desenvolvido e a Candido Domingues, de forma específica, pela disponibilização dos dados referentes aos escravos ao Piauí, Ceará e Rio Grande do Norte. O livro de registro de passaportes integra o acervo do Arquivo Público da Bahia sob a seguinte referência: APB, Seção Colonial-Provincial, nº 626-13, *Governo Geral/Governo da Capitania – Catálogo de Alvarás (1778-1797)*.

⁸⁵⁶ ANTT: Diligência de habilitação de José de Abreu Cordeiro Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, José, mc. 69, doc. 1048

Cordeiro que, assim como seu irmão, também era boticário.⁸⁵⁷ Os vínculos de interesses e atuação de José de Abreu Cordeiro nos sertões do criatório tornam-se ainda mais evidentes na medida em que no ano de 1740, José de Abreu Cordeiro encaminhou um requerimento ao rei pedindo para ser nomeado como:

[...] boticário das fragatas de Guerra q forem comboyar as frotas a Pern.co como de algua que por algu' incidente vão aquelle Porto e das embarcações que navegam no expediente dos Socorros de Mantim.tos e Transportes dos Soldados p.^a os prezidios da Ilha de Fernando de Noronha Ceara e Rio Grande.⁸⁵⁸

José de Abreu Cordeiro solicitava, assim, a nomeação para o desempenho de uma função diretamente associada às conexões navais movidas a partir do porto do Recife, dentre as quais aquelas associadas ao transporte e atendimento das demandas das tropas que compunham as guarnições da Ilha de Fernando de Noronha e das capitanias do Rio Grande do Norte e Siará Grande. O pedido indicado nos leva a relembrar que, no contexto das guerras de conquista dos sertões, as guarnições militares que eram anualmente enviadas de Pernambuco para as capitanias subalternas foram uma importante base para a projeção e consolidação dos interesses mercantis do Recife nos sertões do criatório.

Sobre Antonio Elias da Fonseca Galvão, o único do grupo que era natural da colônia, nos foi possível identificar, por meio da análise de seu processo de habilitação à Ordem de Cristo, que este signatário da proposta de criação da companhia para os portos do sertão era neto de Manuel da Fonseca Jaime que foi capitão mor do Siará Grande entre 1715 e 1718.⁸⁵⁹

Ao analisarmos a carta patente por meio da qual Manuel da Fonseca Jaime foi investido no posto de capitão mor do Siará Grande, identificamos que seu provimento neste posto se deu em recompensa aos serviços prestados, no início da década de 1710, em meio aos conflitos entre mazombos e mascates, no qual atuou em favor dos interesses da comunidade mercantil do Recife. Por meio deste documento, sabemos que, no início da década de 1710, Manuel da Fonseca Jaime atuava na fortaleza de Tamandaré situada em

⁸⁵⁷ O registro de aforamento efetuados em 1756 por Manuel Rodrigues da Silva no qual a menção às duas moradas de casa pertencentes a João de Abreu Cordeiro encontram-se em APEC: Fundo Câmaras: Livro (Nº35) de termos de Aforamento de Aracati 1756-1779. [f.22 v.- fl.24 v.] Sobre o parentesco entre João e Jose de Abreu Cordeiro foi possível de ser comprovado por meio da análise do processo de habilitação de João de Abreu Cordeiro. ANTT: Diligência de habilitação de João de Abreu Cordeiro Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações Incompletas, doc. 2329.

⁸⁵⁸ [ant. 1740, novembro, 22, Recife] REQUERIMENTO de José de Abreu Cordeiro ao rei [D. João V], pedindo nomeação de boticário para as fragatas de guerra que forem à capitania de Pernambuco e para as embarcações que socorrem os presídios de Fernando de Noronha, Ceará e Rio Grande. Anexos: 3 docs. AHU_CU_015, Cx. 56, D. 4860.

⁸⁵⁹ ANTT: Diligência de habilitação para a Ordem de Cristo de Antonio Elias da Fonseca Galvão. Mesa da Consciência e Ordens, Habilitações para a Ordem de Cristo, Letra A, mç. 25, n.º 1.

Pernambuco, no litoral ao sul do Recife, e que além de resistir às investidas das forças mazombas na região em que atuava, enviou para o Recife 02 embarcações carregadas com mantimentos à época em que a dita praça encontrava-se sob o cerco das forças comandadas pelos líderes da insurreição mazomba.⁸⁶⁰

A clara associação de Manuel da Fonseca Jaime com os interesses da comunidade mercantil do Recife em meio à conjuntura de conflitos em Pernambuco no início do século XVIII, nos leva a destacar que, à exceção de Gabriel da Silva Lago, o avô paterno de Antonio Elias da Fonseca Galvão foi o capitão mor do Siará Grande que mais doou sesmarias (um total de 102, como se observa no quadro 4) o que nos leva a reforçar o entendimento de que a capitania do Siará Grande foi efetivamente uma base privilegiada para a projeção dos interesses mercantis do Recife nos sertões do criatório em meio ao contexto das guerras de conquista dos sertões de fora; já que os capitães mores da dita capitania que mais largamente concederam terras foram agentes que, no contexto das “Alterações de Pernambuco”, estiveram clara e fortemente associados aos interesses da parcialidade mascatal o que tenderia a repercutir, no exercício de seus poderes como agentes reguladores do acesso à terra, no favorecimento à concessão de sesmarias para sujeitos e grupos associados à parcialidade por eles apoiada.

Para além da larga concessão de sesmarias, o governo de Manuel da Fonseca Jaime na capitania do Siará Grande também foi marcado por um conflito de jurisdição com os oficiais da câmara da vila de São José de Ribamar que entendemos como revelador de que sua atuação na capitania se deu em favor da promoção dos interesses mercantis do Recife. O conflito em questão dizia respeito à nomeação, por parte de Manuel da Fonseca Jaime, de um soldado da guarnição do forte para o posto de escrivão da câmara da vila de São José do Ribamar. A nomeação motivou queixas que encaminhadas ao governador de Pernambuco, pelos camaristas da vila de São José de Ribamar, nas quais os oficiais camarários alegavam que o capitão mor avançava sobre a jurisdição da câmara ao nomear um soldado da guarnição para o posto de escrivão da dita instituição.

Em resposta as queixas, o governador de Pernambuco, Dom Lourenço de Almeida, encaminhou uma carta, datada de 26 de junho de 1717, na qual censurou duramente os oficiais da câmara nos seguintes termos:

Vejo que Vmcs. me dizem que o cap.m mor nomeou escrivão da Camara sem fazer caso de Vmcs para nomearem, e só por este ridículo requerimento que Vmcs fazem

⁸⁶⁰ ANTT: Carta. Capitão-mor da capitania do Seará, por 3 anos A Manuel da Fonseca Jaime. Filiação: Bartolomeu de Oliveira Pinto. (18/02/1715) Registo Geral de Mercês, Mercês de D. João V, liv. 7, f.141

formando disso uma grande queixa, mereciam Vmcs. ser muito bem castigados, com se lhes metter em cabeça que a Camara tem jurisdição para nomear escrivão, como também a não tem para tomar conhecimento de quem são serventuários dos officio: porém como Vmcs. só estudam em crear gados, não é muito que saibam o que El.-rei nosso Senhor determina pela lei. Pelo que toca a Vmcs. não admittirem soldados a escrivão da Camara, tomára saber qual é a lei em que Vmcs. se fundão: que um soldado assim como é capaz de ser general, assim também é merecedor de ser escrivão da Câmara de Lisboa, quanto mais da do Ceará, como n'elle tem servido escrivães da Camara curraleiros de gado, não fica com prejuízo nenhum de que um soldado seja escrivão.⁸⁶¹

A querela acerca da nomeação de um soldado para o cargo de escrivão daquela que, a época, era a única instituição camarária da capitania nos remete as palavras de João da Maia da Gama que, ao referir-se, no ano de 1729, à companhia de soldados que fazia a guarnição da Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção (da qual provinha o soldado indicado como escrivão), criticava o fato de ser uma companhia formada por soldados enviados de Pernambuco para o desempenho de serviços por períodos de um ano e a definia como uma: “[...] Comp.^a de mercadores que se espalhão por toda a Cap.nia e recolhem e levão para Pern.co todo o dinheiro de moeda que nella há o que fas grande falta a toda a Cap.nia e lhe serve de grande prejuiso.”⁸⁶² Vista a luz do contexto de conflitos entre mazombos e mascates, a querela claramente corresponde a uma repercussão dos conflitos que, anos antes, atingira seu ápice em Pernambuco.

Sobre o pai de Antonio Elias da Fonseca Galvão (o filho de Manuel da Fonseca Jaime), identificamos que no ano de 1743, Cipriano Lopes da Fonseca Galvão, solicitava sesmaria no rio Acaraú, em região que, conforme o pedido, já seria por ele administrada há alguns anos, o que demonstra o enraizamento dos interesses desta família na exploração da pecuária na capitania do Siará Grande, desde o início do século XVIII⁸⁶³; interesses que – a julgar pelo fato de Antonio Elias ter referendado o pedido de criação de uma companhia monopolista para a exploração do comércio nos portos do sertão – entendemos estarem fortemente ligado à promoção do segmento econômico da pecuária voltada à produção de carnes salgadas.

Na medida em que sua assinatura no pedido de criação da companhia para os portos do sertão indica que, no ano de 1757, Antonio Elias da Fonseca Galvão residia em Pernambuco, identificamos que, alguns anos depois, Antonio Elias residia em Salvador onde

⁸⁶¹ STUDART, Barão de. **Datas e factos para historia do Ceará**. Tomo I. Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 2001. p. 152.

⁸⁶² MARTINS, F. A. de Oliveira. **Um herói esquecido**: João da Maia da Gama. v. 2. Lisboa: Coleção Pelo Império, 1944. p. 76.

⁸⁶³ Os dados referentes sesmaria de Cipriano Lopes da Fonseca Galvão mencionada encontram-se disponível na Plataforma SILB, tendo como referência de identificação na plataforma os códigos: “CE_1380” ver: <http://www.silb.cchla.ufrn.br/> Acesso em 22. out. 2020.

foi provido no ano de 1780 no posto de capitão do forte de São Felipe e São Tiago.⁸⁶⁴ Em consulta à base de dados do tráfico transatlântico de escravos identificamos, ainda, que, entre os anos de 1778 e 1794, Antonio Elias da Fonseca Galvão é apontado como dono de duas embarcações que moveram o trato negreiro entre Salvador e a Costa da Mina em oito viagens: o navio Nossa Senhora dos Remédios e São Vicente Ferreira que, entre os anos de 1778 e 1790, fez 07 travessias negreiras transatlânticas; e o navio São José e São Joaquim, que fez uma viagem em 1794.⁸⁶⁵

O exemplo de Antonio Elias da Fonseca Galvão nos leva a destacar que a trajetória de muitos dos 13 signatários caracterizou-se pela atuação direta destes agentes na promoção do tráfico negreiro a partir de portos da colônia e pela manutenção de relações com as praças de Salvador e Rio de Janeiro; espaços, integrados por circuitos mercantis nos qual as carnes salgadas produzidas nos portos do sertão tiveram algumas de suas mais importantes bases de redistribuição e consumo.

Tendo Antonio Elias da Fonseca Galvão estabelecido-se em Salvador alguns anos após a proposição de criação da companhia para o comércio de carnes e couros dos portos do sertão, Manuel de Almeida Ferreira, um dos 13 signatários, vivenciara em seu processo de inserção da comunidade mercantil do Recife uma realidade inversa. Natural da vila de Ferreira de Aves do bispado de Viseu, Manuel de Almeida Ferreira residia em Lisboa quando deu entrada, no ano de 1743, no seu processo de habilitação a familiar do Santo Ofício que veio a ser concluído com sua aprovação no ano de 1746. Em outubro de 1745, quando foram tomados os testemunhos em Lisboa, as pessoas consultadas, indicavam que, àquela época, Manuel de Almeida Ferreira encontrava-se na Bahia. Pouco mais de um ano depois, em fevereiro de 1747, foi aberto um apênsa a este processo referente à habilitação de Ana Joaquina de Freitas com quem Manuel de Almeida Ferreira encontrava-se contratado para casar. Neste apênsa Manuel de Almeida Ferreira, já é apontado, no ano de 1748, como casado com Ana Joaquina de Freitas e residente na vila do Recife, de onde sua esposa era natural.⁸⁶⁶

⁸⁶⁴ [ant. 1780, Maio, 22] REQUERIMENTO de António Elias da Fonseca à rainha [D. Maria I], solicitando confirmação de carta patente no posto de capitão do Forte Real de São Filipe e São Tiago. Anexo: 1 doc. AHU-Baía, cx. 181, doc. 38 AHU_ACL_CU_005, Cx. 179, D. 13365. Diante da possibilidade de tratar-se de algum homônimo, a consulta ao documento acima referenciado nos possibilitou identificar que, efetivamente, se trata do mesmo sujeito pois, além de no documento seu nome apresentar-se de forma completa (diferente da descrição em que se omite o sobrenome “Galvão”), o António Elias da Fonseca Galvão que foi provido no dito posto é indicado como alguém que por longos anos prestara serviços em Pernambuco.

⁸⁶⁵ Ver: <https://www.slavevoyages.org/> Acesso em 18. out. 2020.

⁸⁶⁶ ANTT: Diligência de habilitação de Manuel de Almeida Ferreira. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Manuel, mç. 133, doc. 2309.

Considerando que no final de ano de 1745 Manuel de Almeida Ferreira encontrava-se na Bahia e que no início do ano de 1747 já encontrava-se contratado para casar no Recife, entendemos que seu estabelecimento no Recife, muito provavelmente, seja resultado de relações por ele estabelecidas, a partir de sua estadia na Bahia, com o pai da noiva: José de Freitas Sacoto, negociante estabelecido no Recife deste 1699 e que notabilizou-se em sua atuação mercantil pela promoção do trato negreiro com a região da Costa da Mina.⁸⁶⁷

Sendo os dois casos destacados um indicativo dos laços mantidos entre alguns dos 13 signatários com a praça da Bahia, os laços deste grupo com a praça do Rio de Janeiro também são possíveis de serem identificados através de Manuel Gomes dos Santos e seu irmão José Gomes dos Santos. Conforme destacamos previamente, Manoel Gomes dos Santos migrou de Portugal para o Recife bastante jovem. Ao longo de sua trajetória no Recife, foi caixeiro de Henrique Martins e era caixeiro de José Vaz Salgado à época em que postulou sua habilitação a familiar do Santo Ofício, na qual foi investido com carta passada a 13 de abril de 1753.⁸⁶⁸ No mês seguinte à habilitação de Manuel Gomes dos Santos, seu irmão, José Gomes dos Santos, dava entrada em seu próprio processo de habilitação a familiar do Santo Ofício. A análise deste processo nos possibilita identificar que, poucos anos antes da proposição de criação da companhia para os portos do sertão da qual Manuel Gomes dos Santos foi signatário, José Gomes dos Santos residia na praça do Rio de Janeiro. Nas consultas efetuadas em setembro de 1753 na cidade do Rio de Janeiro, as testemunhas apontavam que José Gomes dos Santos era pessoa de “[...] princípios p.^a adquirir cabedal com credito e verd.e” e que o habilitando à época em que foram efetuadas as consultas se achava “[...] no Rio Gr.de p.^a onde foi com carregação de negocio”⁸⁶⁹

Tendo em vista que José Gomes dos Santos era três anos mais novo que seu irmão Manuel, que seu processo de habilitação foi aberto na sequência do de seu irmão,⁸⁷⁰ e que no

⁸⁶⁷ Sobre José de Freitas Sacoto ver: SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos & Mofatras**: O grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 – c. 1759). Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012. p. 477-478.; e LOPES, Gustavo Acioli. **Negócio da Costa da Mina e Comércio Atlântico**: Tabaco, Açúcar, Ouro e Tráfico de escravos: Pernambuco (1654-1760). 2008. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

⁸⁶⁸ ANTT: Diligência de habilitação de Manuel Gomes dos Santos. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Manuel, mç. 153, doc. 1569.

⁸⁶⁹ As testemunhas consultadas no Rio de Janeiro no processo de habilitação de José Gomes dos Santos foram: Francisco Ferreira Rocha (indicado como familiar do Santo Ofício) Pedro José da Silva, José [Alves?] de Carvalho, Tomas José de Aquino, Alexandre Rodrigues Viana e José Antonio Barbosa; todos estes últimos identificados como homens de negócio ANTT: Diligência de habilitação de José Gomes dos Santos. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, José, mç. 73, doc. 1104.

⁸⁷⁰ A habilitação ao posto do familiar do Santo Ofício correspondia a um importante referencial de nobilitação nas sociedades de Antigo regime de Portugal e suas colônia e, no século XVIII, correspondeu a uma

início da década de 1770 se casou no Recife com D. Anna Maria da Cruz da Assunção (o que indica que não fincou raízes na cidade da Guanabara); supõe-se que seu estabelecimento no Rio de Janeiro, no início da década de 1750, tenha se dado na qualidade de representante, na praça fluminense, dos interesses mercantis do grupo de negociantes do Recife do qual seu irmão mais velho fazia parte, provavelmente como caixeiro na casa de algum negociante estabelecido no Rio de Janeiro que mantivesse relações com os negociantes do Recife.

Durante o período em que esteve à frente do governo da capitania de Pernambuco (1749-1756), Luis José Correia de Sá produziu um diário com notas em que registrou eventos dos mais variados tipos. Documentação de caráter singular, este diário é uma fonte extremamente rica em informações referentes ao cotidiano social e administrativo da capitania de Pernambuco do período. Dentre as informações nele registradas, destacam-se as múltiplas notas acerca de entradas e saídas de embarcações no porto do Recife, notas nas quais, muitas vezes, tece informações sucintas acerca da movimentação registrada, como: a origem ou destino da embarcação e em alguns casos quem eram os donos dos barcos.⁸⁷¹

Baseado em uma compilação de dados no diário referentes aos registros de movimentação de embarcações entre o porto do Recife e os portos de Salvador e Rio de Janeiro, poucos são aqueles em que os nomes dos proprietários das embarcações são mencionados. Entre estas limitadas referências, identificamos que, a quase totalidade dos donos de barcos que têm seus nomes revelados corresponde aos negociantes que viriam a se tornar signatários da proposta de criação da companhia para o comércio de carnes e couros dos portos do sertão, o que sugere que, poucos anos antes da proposta de criação da dita companhia em 1757, alguns de seus proponentes corresponderiam a agentes de destaque na promoção das conexões entre o Recife e os dois principais centros mercantis/portuários da América portuguesa.

Dentre os registros referentes às conexões estabelecidas entre Recife e Salvador, identificamos que, no dia 27 de fevereiro de 1750, partiu do Recife uma galera pertencente a Henrique Martins e uma lancha pertencente a José Vaz Salgado, ambas destinadas à Bahia.

importante base de afirmação social de membros das comunidades mercantis da América portuguesa. Nesta medida, ao considerarmos os períodos em que se deram as habilitações de Manuel e José Gomes dos Santos, entende-se que tenha havido uma coordenação por meio da qual o avanço do processo e a habilitação de Manuel (que certamente teve um papel de destaque na inserção de José nos circuitos das comunidades mercantis da América portuguesa) tenha dado margem à postulação do hábito de familiar por seu irmão mais novo. Sobre o posto de familiar do Santo Ofício como um referencial de nobilitação ver: SILVA, Maria Beatriz Nizza da. **Ser Nobre na Colônia**. São Paulo: Unesp, 2005.

⁸⁷¹ SÁ, Luis José Correia de. O diário do Governador Correia de Sá 1749 a 1756. **Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambuco**, Recife, v. 56. p. 18-334, 1983. Todas as informações apresentadas acerca desta documentação encontram-se disponíveis nos registros do dito diário correspondentes às dadas apresentadas

Sobre a galera de Henrique Martins, o governador de Pernambuco indica que a dita embarcação partia para integrar-se à frota, o que nos leva a entender que de Salvador partiria ao reino. Considerando que o Recife também era um dos portos da América portuguesa integrados pelo sistema de frotas, a indicação do governador nos leva a supor que a partida da galera de Henrique Martins para a Bahia, provavelmente tenha se dado para o transporte de gêneros enviados do Recife para Salvador (carne salgada para abastecer demandas movidas pela frota?), porto onde a dita embarcação tomaria ou completaria sua carga antes de partir rumo ao reino. A 14 de fevereiro de 1753 os registros do diário apontam ainda a entrada no porto do Recife de um barco pertencente a José Vaz Salgado oriundo da Bahia.

No que se refere às conexões estabelecidas entre o Recife e o Rio de Janeiro, as notas no diário do governador Luis José Correia de Sá em que são indicados os nomes dos donos das embarcações, registram que, no ano de 1752, deram entrada no porto do Recife duas embarcações pertencentes a José Vaz Salgado oriundas do Rio de Janeiro: a primeira tendo dado entrada no dia 10 de janeiro, a segunda (indicada como um bergantim) no dia 27 de abril. Em março de 1753, indica-se novamente a entrada no porto do Recife de dois bergantins pertencentes a José Vaz Salgado: o primeiro entrando no dia 05, o segundo no dia 07. Já no dia 28 de maio de 1754 indica-se a entrada de uma sumaca oriunda do Rio de Janeiro que pertenceria a Luis Pereira Viana: genro de Manuel Correa de Araújo.

No diário registrou-se que a 18 de maio de 1752 partiu do Recife rumo ao Rio de Janeiro uma corveta pertencente a Antonio José Brandão. Há, ainda, o registro de duas embarcações que, do Recife, partiram para o Rio de Janeiro “*com carregação de escravos*”: 01 corveta de José Vaz Salgado que partiu do Recife no dia 03 de fevereiro de 1752 e um barco, que partiu no dia 15 de março de 1755, cujo dono é identificado nos registros do diário do governador como “o Loureiro” que supomos tratar-se de Antonio da Silva Loureiro. Estes dois registros dão conta de que as operações negreiras organizadas e promovidas a partir do Recife nesta época voltavam-se, entre outros aspectos, ao envio de cativos para o Rio de Janeiro e contava com uma participação direta de (pelo menos) dois daqueles que, anos depois, encaminhariam a proposição de criação da companhia para os portos do sertão.

Tendo em vista a constatação da atuação de José Vaz Salgado no envio de escravos para o Rio de Janeiro, cabe destacar que sua atuação neste eixo de comércio que marcou o trato negreiro movido a partir de Pernambuco, ao menos até meados do século XVIII, pode ser remontado a meados da década de 1720. Desconsiderando a pouco provável possibilidade de tratar-se um homônimo, José Vaz Salgado é o nome do capitão e avençador

do barco “o Laranjo” que no ano de 1726 é identificado em uma petição expedida na Bahia como envolvido no envio de escravos para o Rio de Janeiro.⁸⁷² O dado apontado demonstra, portanto, que a riqueza acumulada por José Vaz Salgado – que o fez ser classificado, no ano de 1739, como “*o homem de mayor neg.co e cabedal q há na praça [do Recife]*” – teve como uma de suas bases de constituição a exploração do comércio negreiro voltado ao envio de escravos para o Rio de Janeiro.

Sobre os registros no diário do governador relacionados às embarcações que promoviam o trato negreiro entre o Recife e a África, são mais recorrentes as referências aos nomes dos donos das embarcações cujas movimentações no porto do Recife são mencionadas. Por meio das 78 referências no diário a entradas e saídas de embarcações que conectaram o Recife a portos africanos nas quais são indicados os nomes dos donos das embarcações, 49 delas referem-se exclusivamente a entradas ou saídas de embarcações pertencentes a alguns dos 13 signatários (06 registros fazendo referência “ao Loureiro” (Antonio da Silva Loureiro)⁸⁷³; 04 a Antonio José Brandão; 05 a Henrique Martins; 01 a José Bento (Leitão)⁸⁷⁴; 07 a José Silvestre (da Silva)⁸⁷⁵; 17 a José Vaz Salgado; 09 Manuel Correa de Araújo. Se além dos signatários incluirmos sujeitos vinculados a membros deste grupo por parentesco ou sociedade, este número sobe para 57 (incluindo-se: 01 referência a José de Freitas Sacoto: sogro de Manuel de Almeida Ferreira; 01 a Luis Pereira Viana: genro de Manuel Correa de Araújo e 06 a Luis Ferreira de Moura: que era casado com uma sobrinha da esposa de Jose Vaz Salgado e era sócio de Antonio José Brandão no ano de 1749 na propriedade da Galera Nossa Senhora da Penha de França, Santana e Almas.

As cifras indicadas demonstram a ampla participação deste grupo no comércio negreiro movido a partir do Recife em meados do século XVIII. Com base na associação dos nomes levantados no diário do governador de Pernambuco como donos de barcos que moviam o comércio com a África; e daqueles que no ano de 1758 foram identificados como proprietários dos navios empregados em Recife no trato negreiro movido com a Costa da

⁸⁷² 1726, Agosto, 22, Bahia CARTA do [provedor-mor da Fazenda Real do estado do Brasil], Bernardo de Sousa Estrela ao rei [D. João V] sobre o depoimento do escrivão das contas para que não se receba dinheiro algum proveniente do navio Laranjo de que é capitão José Vaz Salgado. Anexo: certidão de justificação AHU – Brasil-Baía, cx. 24, doc. 56 AHU_ACL_CU_005, Cx. 28 D. 2543.

⁸⁷³ Antonio da Silva Loureiro não aparece de forma clara no diário, onde é mencionado como “o Loureiro”. Como não nos foi possível identificar nenhum outro “Loureiro” em meio à comunidade mercantil do Recife desta época, supomos que se trate de Antonio da Silva Loureiro.

⁸⁷⁴ No Diário consta somente como José Bento, que entendemos tratar-se de José Bento Leitão a partir de suposição semelhante à que fizemos para Antonio da Silva Loureiro

⁸⁷⁵ No diário consta somente “José Silvestre” que entendemos tratar-se de José Silvestre da Silva a partir de suposição semelhante à que fizemos para Antonio da Silva Loureiro

Mina e com Angola⁸⁷⁶ elaboramos o quadro 12 no qual elencamos os nomes de 21 sujeitos cujo envolvimento no trato negreiro movido de forma direta com a África a partir do Recife em meados do século XVIII é evidenciado a partir das informações contidas nas duas fontes destacadas que nos levam a perceber que o grupo dos negociantes que propuseram a criação da companhia para os portos do sertão no ano de 1757 correspondia a uma importante parcela daqueles que, àquela época, moviam o comércio negreiro entre o Recife e portos africanos.

Quadro 12 – Negociantes que promoviam o comércio negreiro com a África a partir do Recife (1749-1758)

Dono de Embarcação negreira	1749-1756 ⁸⁷⁷	1758 ⁸⁷⁸
1. Antonio da Silva Loureiro	Angola e Costa da Mina	
2. Antonio Dias de Almeida		• Corveta N. Sra. da Aguadalupe (356) • “o Barco” (376) (OBS: este em parceria com Antonio Fagundes e Bento Coelho Ferraz)
3. Antonio Fagundes		• “o Barco” (376) (OBS: Em parceria com Antonio Dias de Almeida e Bento Coelho Ferraz)
4. Antonio Ferreira de Moura	Angola	
5. Antonio Gomes Ramos		• Corveta N. Sra. da Guia S. Antonio e Almas (350) • Corveta N. Sra. do Rosário S. Antonio e Almas (416)
6. Antonio José Brandão	Angola e Costa da Mina	• Navio Sr. Bom Jesus (741)
7. Antonio Pinheiro Salgado		• Corveta Santíssimo Sacramento e Todos os Santos (500)
8. Basílio Rodrigues Seixas	Angola	• Patacho N. Sra. da Madre de Deus e Almas (491)
9. Bento Coelho Ferraz		• “o Barco” (376) (OBS: este em parceria com Antonio Dias de Almeida e Antonio Fagundes)
10. Felix Garcia Vieira	Angola	• Patacho N Sra dos Remédios (357)
11. Henrique Martins	Angola e Costa da Mina	
12. Joaquim Ricardo da Silva		• Sumaca N. Sra. da Guia (230)

⁸⁷⁶ 1758, novembro, 12, Recife OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, remetendo a relação dos navios empregados no transporte dos escravos da Costa da Mina e Angola para Pernambuco. Anexos: 46 docs. AHU_CU_015, Cx. 87, D. 7129

⁸⁷⁷ A marcação nesta coluna toma como referência os registros de movimentações de embarcações entre o Recife e a África no diário do Governador de Pernambuco. Em cada célula encontra-se a indicação das regiões da África (Costa da Mina e/ou Angola) com a qual o sujeito destacado movia ligações com o Recife. SÁ, Luis José Correia de. O diário do Governador Correia de Sá 1749 a 1756. **Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambuco**, Recife, v. 56. p. 18-334, 1983.

⁸⁷⁸ Nesta coluna indica-se o nome do navio que em 1758 estava engajado no trato negreiro a partir do Recife. O número ao lado refere-se à capacidade de carga em número de escravos a serem embarcados.

		• Corveta N. Sra. do Monte do Carmo (349)
13. João Crisóstomo		• Sumaca S. Miguel S. Antonio e Almas (357)
14. José Bento Leitão	Costa da Mina	
15. José de Freitas Sacoto (sogro de Manuel de Almeida Ferreira)	Costa da Mina	
16. José Silvestre da Silva	Angola	
17. José Vaz Salgado	Angola e Costa da Mina	• N. Sra. do Pilar (358)
18. Luis Ferreira de Moura (casado com Maria Felipa da Encarnação, cuja mãe era irmã da esposa se José Vaz Salgado. Em 1749 era proprietário de uma galera em parceria com Antonio José Brandão)	Angola e Costa da Mina	• Corveta N. Sra. do Monte do Carmo e S. Fran.co Xavier (298) • Sumaca N. Sra. do Rosario e o Sr. Jesus das Portas (368) • Sumaca N. Sra. dos Prazeres e S. Pedro Gonçalves (441) • Sumaca N. Sra. do Rosário (216)
19. Manuel Correia de Araújo	Angola e Costa da Mina	• Corveta N. Sra. da Boa Viagem (512)
20. Manuel Gomes dos Santos		• Galera Aleluia (706)
21. Patrício José de Oliveira		• Corveta N. Sra. da Madre de Deus (450)

Fonte: SÁ, Luis José Correia de. O diário do Governador Correia de Sá 1749 a 1756. **Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambuco**, Recife, v. 56. p. 18-334, 1983. ; 1758, novembro, 12, Recife OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, remetendo a relação dos navios empregados no transporte dos escravos da Costa da Mina e Angola para Pernambuco. Anexos: 46 docs. AHU_CU_015, Cx. 87, D. 7129.

Os dados apresentados no quadro 12 apontam que o grupo formado pelos sujeitos que propuseram a criação da companhia para os portos do sertão, somados àqueles claramente identificados como seus parentes ou sócios (cujos nomes foram destacados em negrito) correspondem a 11 dos 21 sujeitos identificados como promotores do trato transatlântico de escravos no Recife de meados do século XVIII. Revela-se, assim, a forte identificação entre os interesses mercantis que atuavam na promoção da pecuária de carnes salgadas nos portos do sertão e no trato negreiro com portos africanos que era movido a partir do Recife; associação que é reforçada na medida em que, junto com a proposição de criação da companhia para a exploração do comércio dos portos do sertão, foi encaminhada a proposta de criação de outra companhia voltada à explorar do comércio negreiro com a Costa da Mina.

Conforme a proposta apresentada, a companhia para a Costa da Mina tinha como um de seus objetivos regular o comércio negreiro movido com aquela região da África em razão da depreciação dos valores de troca de bens empregados neste trato, como era o caso da

aguardente e, especialmente, o tabaco. De acordo com a proposição encaminhada, a companhia para a Costa da Mina deveria envolver uma articulação entre as praças de Pernambuco, Bahia e Lisboa no trato negreiro movido com esta região da África. Conforme as alegações apresentadas e pontos sugeridos, a proposta de criação desta companhia visava claramente garantir uma inserção mais vantajosa dos traficantes estabelecidos em Pernambuco no trato negreiro movido com a Costa da Mina, região na qual os traficantes estabelecidos na Bahia atuavam com larga vantagem em razão da maior qualidade e aceitabilidade do tabaco de origem baiana no trato negreiro movido com esta região.

A associação entre os interesses relacionados ao comércio de carnes salgadas nos portos do sertão com o comércio negreiro é reforçada na proposição de criação destas duas companhias que, além de terem sido encaminhadas de forma conjunta, foram pensadas pelo mesmo grupo; pois a proposta de criação da Companhia para o comércio com a Costa da Mina foi respaldada por 12 negociantes do Recife que dela foram signatários, sendo eles: Antônio Gomes Ramos, Antonio José Brandão, Antonio Pinheiro Salgado, Domingos Pires Ferreira, Henrique Martins, José Bento Leitão, José de Abreu Cordeiro, José Silvestre da Silva, José Vaz Salgado, Manoel Correa de Araujo, Manoel de Almeida Ferreira e Manuel Gomes dos Santos.

Com base nos nomes apresentados, identifica-se que, à exceção de Antonio Gomes Ramos, todos os signatários da proposta de criação da companhia para o comércio negreiro com a Costa da Mina foram signatários do pedido de criação da companhia para o comércio de carnes e couros dos portos do sertão.

Constatada a associação entre interesses que atuavam no Recife na promoção destes dois segmentos de comércio, entende-se que as propostas de criação destas duas companhias foram pensadas de forma conjunta e, muito provavelmente, tenham tido como motivação as desvantagens que os traficantes que atuavam a partir de Pernambuco vivenciariam no trato com a Costa da Mina frente a concorrência dos traficantes da Bahia, pois ao fim da proposta de criação da companhia para o comércio dos portos do sertão, seus signatários relatavam que:

[...] o comercio da Costa da Mina se acha na ultima decadencia p.^a esta Praça [Recife] pellos tabacos della q', he o p.al gênero não terem vallor naquela costa e menos estimação suSedendo coaze sempre quando se acha algua embarcação deste portto [Recife] nos da Costa da Minna com Navio da B.^a[Bahia] emq.to estes tem os seus tabacos não tem os nossos [oriundos de Pernambuco] estimação nem vallor.⁸⁷⁹

⁸⁷⁹ 1757, maio, 21, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado do Reino e Mercês], Sebastião José de Carvalho e Melo, sobre o requerimento dos

Ao considerarmos as vantagens de Pernambuco para a produção de um gênero estratégico como carnes salgadas, entendemos que a busca pelo controle do comércio sobre os portos do sertão por meio da criação de uma companhia monopolista sugerida pelos negociantes no Recife no ano de 1757, poderia corresponder a uma espécie de barganha que, entre outros aspectos, objetivasse assegurar e expandir suas bases de atuação no trato negreiro com esta região da África, pois na proposta de criação da companhia para os portos do sertão, seus signatários condicionavam a participação nesta companhia à participação na companhia para o comércio de escravos da Costa da Mina, cuja proposição, claramente, visava potencializar a atuação dos traficantes estabelecidos em Pernambuco no tráfico negreiro com esta região da África, pois, ao fim da proposta de criação da companhia dos portos do sertão, indicava-se que: “Faz preçizo que os que tiverem açoiz no comercio do sertão as ham de ter tão bem na Costa da Minna por total senão acabar de todo aquelle comercio da costa em que a fazenda Real Recebe entreSses conçideraveis”⁸⁸⁰

Tendo em vista que a expansão do escravismo na América portuguesa no século XVIII correspondeu a um importante vetor de constituição e ampliação das bases de demanda de um gênero como carnes salgadas, e que entre as bases de consumo deste gênero associadas às dinâmicas do escravismo estava o abastecimento de embarcações que, a partir dos portos da colônia, moviam o comércio negreiro com portos africanos; importa tecer algumas reflexões acerca da relação entre o comércio negreiro com a Costa da Mina e a produção de carnes salgadas nos portos do sertão que se evidencia por meio da proposta conjunta de criação das duas companhias mencionadas.

Pensando em linhas gerais a organização do tráfico transatlântico de africanos movido a partir dos portos do Estado do Brasil no século XVIII, *grosso modo*, este segmento de comércio foi desenvolvido com portos de duas grandes regiões: Angola, na porção centro-ocidental do litoral africano; e a Costa da Mina, na região do golfo da Guiné⁸⁸¹. Enquanto o trato negreiro movido em Angola, em maior ou menor medida, articulava esta região com todos os principais portos negreiros do Estado do Brasil e era fortemente controlado por interesses luso-brasileiros; na Costa da Mina, o trato movido nos portos negreiros africanos

homens de negócios daquela praça, em que pedem a criação de uma Companhia para resgatar as carnes secas e couros do sertão. Anexos: 7 docs. AHU_CU_015, Cx. 84, D. 6965.

⁸⁸⁰ *Ibid.*

⁸⁸¹ A despeito de algumas denominações específicas que eram atribuídas, ao longo de períodos diversos, por colonizadores europeus a trechos do litoral do golfo da Guiné: como “Costa do Ouro”, “Costa dos Escravos” e “Costa da Mina”. Denominamos aqui como Costa da Mina a região costeira do golfo da Guiné situada à leste do Castelo de São Jorge da Mina.

era, em grande medida, controlado por negociantes e empresas de outras nações europeias, especialmente neerlandeses e ingleses.

Nas regiões de mineração da América portuguesa, os africanos oriundos dos portos da Costa de Mina tendiam a ser mais valorizados como força de trabalho cativa, de forma que o trato com esta região foi fortemente estimulado na Idade de Ouro e constituiu-se em uma importante via para o contrabando do ouro americano, razão pela qual os portos das capitanias do sul – dentre os quais o do Rio de Janeiro, que era o principal porto vinculado às regiões de mineração – foram proibidos, no início do século XVIII, de manterem trato direto com portos desta região da África, na qual atuaram traficantes das regiões negreiras de Pernambuco e especialmente da Bahia. A proibição do comércio com a Costa da Mina poderia, assim, corresponder ao motivo da não referência à participação de negociantes do Rio de Janeiro na proposta de criação da companhia para a Costa da Mina, aspecto no qual esta proposta difere da proposta da companhia para os portos do sertão.⁸⁸²

Mesmo que não nos tenha sido possível o aprofundamento na questão, alguns indícios nos levam a crer que o trato negreiro movido com a região da Costa da Mina no século XVIII fosse fortemente dependente de uma logística de abastecimento prévio nos portos da América portuguesa de gêneros destinados à alimentação dos cativos a serem transportados; o que implica no entendimento de que, no início do século XVIII, o abastecimento das embarcações que moviam o trato negreiro com a Costa da Mina a partir de Pernambuco e da Bahia, possa ter correspondido a um importante estímulo ao desenvolvimento da indústria da salga de carnes nos portos do sertão.

Ao relatar os problemas gerados pela falta de sal na Bahia em 1712, o então governador-geral do Estado do Brasil, Pedro de Vasconcelos indicava que, além dos danos relacionados ao uso ordinário do sal, a falta do gênero também afetava: “[...] a salga das Baleas, peixe seco carnes para matalotagem das frotas embarcações que navegam para a costa da Mina”⁸⁸³. Os apontamentos do governador-geral revelam que, ao menos no início do século XVIII, o trato com a Costa da Mina – região com a qual os interesses negreiros

⁸⁸² Acerca do trato negreiro movido entre portos da América portuguesa e a região da Costa da Mina Carlos da Silva Junior indica que: “No caso dos comerciantes sediados na praça do Rio de Janeiro, havia um comércio ilícito com a Costa da Mina a troco de ouro em pó desde os primeiros anos do século XVIII. Por isso, proibiu-se em 1703 o envio de embarcações das "capitanias do Sul" à Costa da Mina. Malgrado a proibição, comerciantes do Rio continuavam a procurar a Costa da Mina com regularidade até a década de 1735, e navios da Bahia também supriam aquela capitania com africanos ocidentais.” SILVA JR., Carlos da. Ardras, minas e jejes, ou escravos de "primeira reputação": políticas africanas, tráfico negreiro e identidade étnica na Bahia do século XVIII. *Almanack*, Guarulhos, n. 12, p. 6-33, abr. 2016. p. 21.

⁸⁸³ 1712, Maio, 4, Bahia CARTA do governador-geral do Brasil Pedro de Vasconcelos ao rei [D. João V] em resposta a provisão Régia referente ao comércio do sal. AHU-Baía, cx. 7, doc. 5 AHU_ACL_CU_005, Cx. 7, D. 617.

estabelecidos na Bahia encontravam-se fortemente ligados desde o final do século XVII – tinha suas demandas por carnes secas atendidas por bases de produção do gênero na própria colônia, o que podia justificar-se pelo fato de os portos negreiros da região do golfo da Guiné não disporem (ao menos nesta época) de uma logística que garantisse ou compensasse (pelos custos envolvidos) o aprovisionamento nos portos da região de carnes secas que era um gênero de destaque na dieta do tráfico.

Diante do entendimento apresentado, cabe lembrar os conselhos passados, no início do século XVIII, por João Vicente dos Santos a Antonio Pinheiro Neto acerca do trato negreiro movido no porto do Benin. Em carta de 25 de fevereiro de 1712 João Vicente dos Santos alertava a Antonio Pinheiro Neto que: “Se VM. intentar fazer esta viagem [para o porto do Benin] traga seis pipas de carne e 50 barris de balea p.^a o sustento dos escravos q. lá há de comprar; e traga sal p.^a o navio q. lá he m.to caro.”⁸⁸⁴

Os conselhos revelam as dificuldades de acesso a carnes salgadas e a sal no porto do Benin situado na região do golfo da Guiné, e nos leva a supor que a realidade apresentada acerca deste porto específico pudesse corresponder a uma questão que, em maior ou menor medida, fosse comum a outros portos negreiros da região; de forma que os navios que movessem o trato negreiro com a Costa da Mina fossem obrigados a partir dos portos da América portuguesa previamente carregados com carnes.

Supõe-se, assim, que o trato negreiro com a Costa da Mina, além de um estímulo ao desenvolvimento da produção de carnes salgadas nos portos do sertão no início do século XVIII, tenha sido, também, um fator de fomento à atuação do Recife no trato movido com esta região e de estreitamento dos laços mercantis entre e Salvador: que atuava fortemente no trato negreiro movido nesta região da África; e o Recife: que controlava e intermediava grande parte da produção e do comércio das carnes salgadas produzidas nos portos do sertão.

Ao considerarmos a proibição da atuação direta do Rio de Janeiro no trato negreiro com a Costa da Mina, região que fornecia os escravos mais valorizados nas zonas de mineração; a forte atuação da Bahia no trato negreiro com esta região; que uma importante parcela do tráfico negreiro movido em Pernambuco durante a “Idade de Ouro” destinava-se à reexportação dos cativos traficados para o Rio de Janeiro; e que os escravos da Costa da Mina e as carnes secas do sertão são apontados como os principais gêneros exportados de Pernambuco para o Rio de Janeiro em meados do século XVIII: entende-se que o trato negreiro movido pelo Recife com a Costa da Mina, em grande medida, se dava em associação

⁸⁸⁴ LISANTI FILHO, Luís. **Negócios Coloniais**: Uma correspondência comercial do século XVIII. v.4. Brasília: Ministério da Fazenda; São Paulo: Visão Editorial, 1973. p. 413-414.

com interesses de negociantes estabelecidos no Rio de Janeiro que – a despeito de não ter suplantado Salvador como principal base portuária de origem (na América portuguesa) dos africanos escravizados que eram enviados para as regiões de mineração na primeira metade do século XVIII – era o principal porto ao qual estava vinculado o comércio das zonas de mineração e a principal base pela qual se exportava (legalmente) o ouro delas extraído. Diante dos aspectos destacados nos colocamos uma questão que fica, contudo, em aberto:

Seriam as propostas de criação das companhias para o comércio dos portos do sertão e da Costa da Mina encaminhadas no ano de 1757 iniciativas movidas unicamente por interesses de negociantes estabelecidos no Recife, ou seriam frutos de uma associação entre interesses de negociantes estabelecidos nas praças do Recife e do Rio de Janeiro que se articularam no propósito de expandirem suas bases de atuação no trato com a Costa da Mina frente à concorrência representada por traficantes baianos?

Em ambas proposições resta clara a articulação de interesses entre a produção de carnes salgadas nos portos do sertão e a promoção do trato negreiro movido a partir dos portos coloniais no século XVIII.

Sobre as propostas de criação das companhias, há que se relembrar que, além de não terem sido aceitas, poucos anos depois do encaminhamento destas propostas, foi criada a companhia de comércio à qual foi concedido o monopólio do comércio externo movido nas capitanias de Pernambuco e Paraíba, o que incluía o trato transatlântico de escravos. Se a criação desta companhia retirou dos traficantes de escravos do Recife o controle que estes agentes exerciam, em caráter particular, sobre o mercado negreiro movimentado a partir desta região, o comércio com os portos do sertão foi expressamente mantido fora do monopólio da companhia: cenário que repercutia em uma reconfiguração do ordenamento mercantil regional que entendemos ter contribuído para o fomento ao comércio movido nos portos do sertão na segunda metade do século XVIII e para o estreitamento das relações movidas entre estes núcleos portuários e as praças de Salvador e Rio de Janeiro.

4.2.3.2 Nos portos do sertão: a emergência de novos atores mercantis no contexto de vigência do monopólio das companhias pombalinas

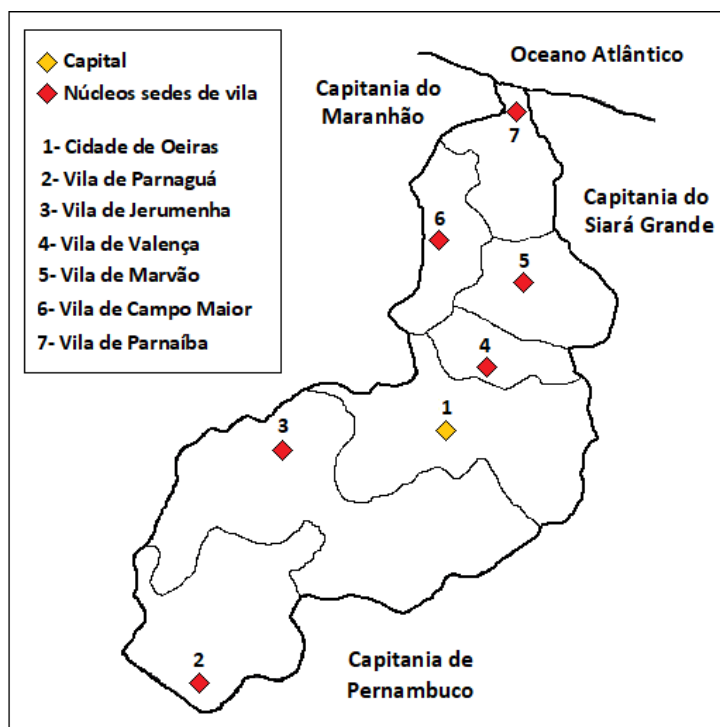
A segunda metade do século XVIII é marcada por algumas importantes transformações na organização do comércio no espaço em que estavam enquadrados os portos do sertão. Se a criação da vila do Aracati, no ano de 1748, teve como uma de suas consequências uma redistribuição dos agentes que atuavam no porto do Jaguaribe para outros núcleos, fomentando, nos anos que se seguiram, o desenvolvimento ou expansão das atividades de produção de carnes salgadas em outros portos da porção oriental da costa leste-oeste; a criação da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão (em 1755) e de sua congênere de Pernambuco e Paraíba (em 1759) enquadraram dentro de um novo ordenamento mercantil o comércio movido nos centros que, de forma mais direta, vinculavam-se (política e economicamente) aos portos do sertão (Recife-Olinda e São Luís) ao serem concedidos às ditas companhias o monopólio de importantes segmentos do comércio movidos em suas respectivas áreas de jurisdição. Monopólios que, no caso da companhia geral do Grão Pará e Maranhão, foram mantidos até o ano de 1778, e no de sua congênere de Pernambuco e Paraíba, até o ano de 1780.

Ao lançarmos um olhar específico para as capitanias nas quais se encontravam os principais portos produtores de carnes salgadas, entende-se que o período de vigência do monopólio das companhias foi marcado pelo desenvolvimento de um processo de valorização destes espaços⁸⁸⁵. Em termos políticos, foi nesta época que o Piauí foi efetivamente criado como capitania. Esta mudança – à qual também se associa à criação de 06 novas vilas na nova capitania (São João da Paranaíba entre elas) e a elevação da única vila até então existente no Piauí (vila da Mocha) à categoria de cidade (com o nome de cidade de Oeiras) – se insere no conjunto medidas que foram implementadas na América portuguesa em decorrência das políticas desenvolvidas no reino e no império por um dos principais idealizadores das companhias de comércio criadas a esta época na América portuguesa: o conde de Oeiras (futuro marquês de Pombal), cuja atuação voltada à América portuguesa também foi marcada pela expulsão dos jesuítas e pelo confisco dos bens da Companhia de Jesus. Ao considerarmos que os jesuítas do colégio da Bahia eram grandes detentores de terra e unidades de criatório no Piauí, entende-se que estas medidas impactaram diretamente sobre uma importante força

⁸⁸⁵ MORAES, Antonio Carlos Robert ; COSTA, Wanderley Messias da. **Geografia crítica: a valorização do espaço**. São Paulo: Hucitec, 1984.

que, até então, atuava na condução dos interesses e dos circuitos que envolviam a exploração mercantil da pecuária desenvolvida no Piauí.

Mapa 12 – Termos dos municípios criados no Piauí no século XVIII



Fonte: Mapa elaborado pelo autor a partir de referenciais de divisão territorial entre os municípios da capitania do São José do Piauí apresentados em: MAVIGNIER, Diderot dos Santos. **No Piauí, na terra dos tremembés**. Parnaíba: Sieart, 2005, p. 29.

Ao nos voltarmos ao espaço da capitania geral de Pernambuco, a análise comparativa de alguns levantamentos populacionais nos leva a perceber que, entre a criação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (em 1759) e a decretação do fim dos monopólios de comércio concedidos a esta instituição (em 1780), a capitania geral de Pernambuco vivenciou grandes transformações em seu perfil demográfico que se expressam, tanto em um grande crescimento populacional, como em uma reorganização do perfil de distribuição demográfica entre as 04 capitanias que a época a integravam.

Por meio dos dados numéricos apresentados em dois levantamentos populacionais – o primeiro concluído no ano de 1763, à época do governo de Luis Diogo Lobo da Silva, e o segundo no ano de 1782, à época do governo de José Cesar de Menezes – nos foi possível fazer um levantamento de dados referente à população das capitanias de Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Siará Grande entre o início da década de 1760 e início da década de 1780 que se encontra disposto no quadro 13.

Quadro 13 – População da capitania geral de Pernambuco (1763-1782)

Ano	Pernambuco	Paraíba	Rio Grande do Norte	Siará Grande	População total
1763 ⁸⁸⁶	90.109	39.158	23.305	17.010	169.582
1782	229.743	52.468	23.812	61.408	367.431
Percentual de crescimento demográfico (1763-1782)	155%	34%	2,2%	261%	117%

Fonte: RIBEIRO JÚNIOR, José. **Colonização e Monopólio no Nordeste do Brasileiro**. São Paulo: Hucitec, 2004, p.72; MENEZES, José Cezar de. “Idea da população da capitania de Pernambuco, e das suas annexas, extensão de suas Costas, Rios e Povoações Notaveis, Agricultura, Numero de Engenhos, Contratos e Rendimentos Reais, augmento que este tem tido desde o anno de 1774 em que tomou posse do governo das mesmas capitanias, o Governador e Capitam General José Cezar de Menezes”. In: **Anaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**, v. 40, Rio de Janeiro: Oficina Gráfica da Biblioteca Nacional, 1923. p. 01-111.

A despeito dos levantamentos populacionais que nos serviram de referência corresponderem a uma tipologia documental que deve ser lida com certas ressalvas, de forma que as cifras apresentadas devam ser tomadas mais como referenciais do que como valores que efetivamente correspondessem às populações que à época ocupavam os territórios destacados; entendemos que uma análise comparativa entre os dados apresentados nos dois levantamentos, nos possibilita vislumbrar algumas importantes transformações de ordem demográfica que se processaram na capitania geral de Pernambuco entre o início da década de 1760 e o início da década de 1780 que, claramente, refletem transformações econômicas vivenciadas no espaço neste período.

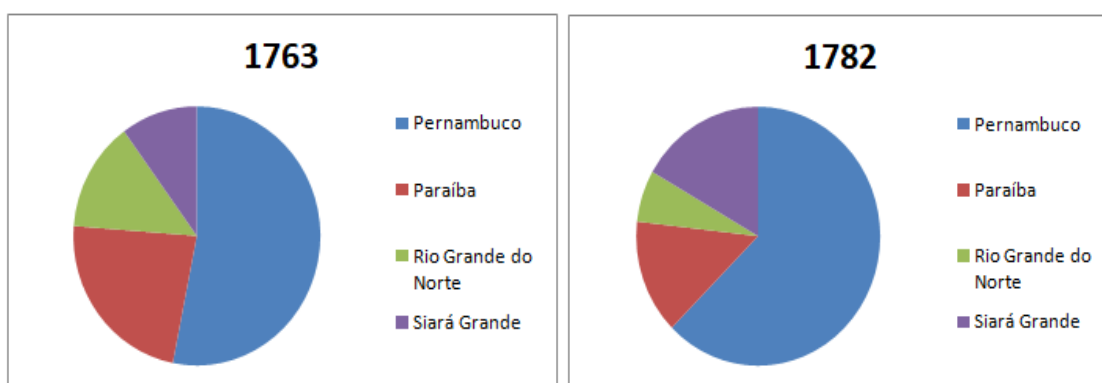
Em termos gerais, os dados apresentados revelam que, entre 1763-1782, a capitania geral de Pernambuco vivenciou um grande crescimento populacional, pois sua população total mais do que dobrou ao longo de 20 anos. Os dados, na mesma medida, revelam que este crescimento se expressou de forma desigual entre as 04 unidades que integravam a capitania geral de Pernambuco. Se em todas as capitanias observa-se um aumento do número de seus habitantes, é possível perceber que a capitania do Rio Grande do Norte teve, neste período, uma época de estagnação de seu crescimento demográfico, pois seu crescimento teria sido de pouco mais de 2% entre o início da década de 1760 e o início da década de 1780. A capitania da Paraíba, por sua vez, apresentou um crescimento populacional na ordem de 34% que, contudo, está muito aquém daqueles que ocorreram nas capitanias de Pernambuco e do Siará Grande, capitanias que, ao longo de duas décadas, vivenciaram um crescimento demográfico de, respectivamente, 155% e 261%, valores que superam, em muito,

⁸⁸⁶ Os dados referentes a este período apresentam o somatório da população livre e escrava de cada capitania. A documentação de referência encontra-se sob guarda da Biblioteca Nacional no Rio de Janeiro e tem seus dados apresentados em: RIBEIRO JÚNIOR, José. **Colonização e Monopólio no Nordeste do Brasileiro**. São Paulo: Hucitec, 2004. p. 72

o percentual de crescimento demográfico da capitania geral de Pernambuco, que foi da ordem de 117%.

Se no comparativo entre as capitanias o crescimento demográfico observado na capitania de Pernambuco é compreensível, por ela ser a mais importante dentre as 04 capitanias que formavam a capitania geral de Pernambuco; é digno de destaque o grande crescimento populacional vivenciado, neste período, na capitania do Siará Grande que se deu, não somente em termos absolutos, mas também em termos relativos, pois, se no início da década de 1760 o Siará Grande era a capitania de menor peso relativo na composição demográfica da capitania geral de Pernambuco, no início da década de 1780 passou a ser a segunda, superando as capitanias do Rio Grande do Norte e Paraíba, como se pode visualizar no comparativo entre os gráficos 10 e 11.

Gráficos 10 e 11 – Distribuição populacional da capitania geral de Pernambuco por capitania (1763-1782)



Fonte: RIBEIRO JÚNIOR, José. **Colonização e Monopólio no Nordeste do Brasileiro**. São Paulo: Hucitec, 2004, p.72; MENEZES, José Cezar de. “Ideia da população da capitania de Pernambuco, e das suas annexas, extensão de suas Costas, Rios e Povoações Notaveis, Agricultura, Numero de Engenhos, Contratos e Rendimentos Reais, augmento que este tem tido desde o anno de 1774 em que tomou posse do governo das mesmas capitanias, o Governador e Capitam General José Cezar de Menezes”. In: **Anaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**, v. 40, Rio de Janeiro: Oficina Gráfica da Biblioteca Nacional, 1923. p. 01-111.

Na distribuição demográfica da capitania geral de Pernambuco representada nos gráficos 10 e 11, observa-se que, no início da década de 1760, Pernambuco concentrava 53% da população da capitania geral, a Paraíba 23%, o Rio Grande do Norte 14% e o Siará Grande 10%. No início da década de 1780, por sua vez, Pernambuco concentrava 63% da população total da capitania geral, o Siará Grande 17%, a Paraíba 14% e o Rio Grande do Norte 6%.

O comparativo entre os números revela transformações que apontam que, ao longo das décadas de 1760 e 1770, a capitania do Siará Grande – que foi a principal base de produção de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste, na medida em que

concentrava a maior parte dos portos do sertão – vivenciou profundas transformações que têm na mudança de seu peso na composição demográfica da capitania geral de Pernambuco um reflexo que entendemos que, se não de todo, em grande medida, esteja associado ao comércio movido nos portos do sertão.

A despeito de não nos ser possível mensurar em números, entende-se que o período correspondente à época de vigência do monopólio das companhias de comércio foi marcado pela expansão das atividades de produção e exportação de carnes e couros nos portos do sertão. Se nos faltam referenciais de ordem quantitativa para demonstrá-la, a expansão vivenciada neste período é possível de ser vislumbrada a partir de alguns referenciais qualitativos.

Além de ter sido o momento em que porto de Mossoró passou a servir de base para a produção e exportação de carnes e couros – sinal de que o período foi marcado pelo estímulo à expansão destas atividades na região – foi nesta época que se iniciaram as construções de importantes marcos arquitetônicos de algumas localidades cujas economias encontravam-se, neste período, fortemente vinculadas à produção e ao comércio de carnes e couros movidos nos portos do sertão; como foram os casos das igrejas de Nossa Senhora da Conceição de Almofala em Itarema-CE (1758)⁸⁸⁷; e a de Nossa Senhora da Conceição, matriz de Sobral-CE (1778)⁸⁸⁸. Foi, também, ao longo das décadas de 1760 e 1770 que se deu grande parte da construção das igrejas de Nossa Senhora do Rosário em Aracati-CE e de Nossa Senhora Mãe da Divina Graça em Parnaíba-PI: futuras igrejas matrizes dos principais núcleos produtores de carnes salgadas da porção oriental da costa leste-oeste.

A despeito de algumas das igrejas mencionadas já existirem previamente como construções de menor porte e solidez – correspondendo (quando previamente existentes) a estruturas parcial ou totalmente construídas em taipa – é nesta época que estes templos ganharam a solidez do tijolo, da pedra e da cal, o que faz destas estruturas testemunhos materiais e simbólicos do fortalecimento, neste período, dos interesses que atuavam nestes núcleos e do crescimento da riqueza acumulada pelos agentes que promoveram e financiaram suas construções; muitos dos quais fortemente associados ao comércio de carnes e couros movido nos portos do sertão.⁸⁸⁹

⁸⁸⁷ ARAUJO, Pe. F. Sadoc de. **Cronologia Sobralense** v. I (séculos XVII e XVIII). Fortaleza: Gráfica Editora Cearense, 1974. p. 197.

⁸⁸⁸ *Ibid.*, p. 286.

⁸⁸⁹ Sobre a Igreja Matriz de Aracati Ver: SANTOS, Benedicto. Memória da Matriz de Aracati. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, v.32, p. 308-322, 1918.

Imagem 3 – Matriz de Nossa Senhora do Rosário (Aracati-CE)



Fonte: Foto do autor em 22 ago. 2018.

Imagem 4 – Matriz de Nossa Senhora Mãe da Divina Graça (Parnaíba – PI)



Fonte: Foto do autor em: 11 ago. 2018.

Sendo as igrejas mencionadas, (bem como outras construções do período) testemunhos materiais do desenvolvimento das atividades de produção e exportação de carnes salgadas nos portos do sertão entre as décadas de 1760 e 1770; é exatamente neste período que se estabeleceram em Aracati e Parnaíba sujeitos que se destacaram como alguns dos principais nomes do comércio movido no dois mais importantes portos produtores de carnes

salgadas da região na segunda metade do século XVIII, negociantes cujo destaque são ressaltados por algumas autoridades administrativas nas duas últimas décadas deste século.

Em texto no qual discute o governo de João Baptista de Azevedo Coutinho de Montauri, que foi capitão mor da capitania do Siará Grande durante quase toda a década de 1780, Guilherme Studart aponta, acerca das atividades comerciais desenvolvidas na vila do Aracati, que no período do governo de Montauri:

Davão-lhe vida e animação mais de 170 lojas de fazendas, algumas dellas com quantia superior a 150.000 cruzados em gêneros, como as do capitão mor João Pinto Martins, Mestre de Campo Pedro José da Costa Barros, capitão Coelho Bastos e um filho deste, de nome Antonio Francisco Bastos.⁸⁹⁰

No relato apresentado por Studart – que toma como referência informações contidas em alguma fonte escrita pelo próprio capitão mor Montauri que, contudo, não nos foi possível identificar – destacam-se os nomes de 04 sujeitos que, a esta época, corresponderiam aos principais homens de negócio da vila de Aracati: o capitão mor João Pinto Martins, o mestre de campo Pedro José da Costa Barros, o capitão João Coelho Basto e seu filho Antonio Francisco Basto⁸⁹¹.

A 15 de fevereiro de 1794, o governador do Maranhão D. Fernando António de Noronha, em ofício encaminhado ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, comunicava a morte do negociante Domingos Dias da Silva; informando, no ofício enviado a Melo e Castro:

[...] que na villa de S. João da Parnahiba da Cappitania do Piauhy morreo o grande Commerciante Domingos Dias, deichando hum immenso Cabedal e por seu herdeiro hum mulato, seu filho natural, cujo creio se virá estabelecer nesta Cidade [São Luis] ou na de Lisboa, onde foi educado.⁸⁹²

A comunicação ao secretário de Estado da morte de Domingos Dias da Silva por parte do governador do Maranhão, além do vultoso patrimônio acumulado por este negociante, revela, também, a importância deste agente mercantil estabelecido na vila de Parnaíba da capitania do Piauí, à época, subordinada ao governo do Maranhão.

⁸⁹⁰ STUDART, Guilherme. História Pátria: Azevedo de Montauri e seu governo no Ceará. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, v.5, p. 05-81, 1891, p. 19-20.

⁸⁹¹ A despeito de, comumente, serem mencionados como “Bastos” o real sobrenome de pai e filho era “Basto” uma clara referência à vila de origem de João Coelho Basto “Celorico de Basto”.

⁸⁹² 1794, Fevereiro, 15 OFÍCIO do governador da capitania do Maranhão, D. Fernando António de Noronha, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre a chegada do escrivão e contador da Real Junta da Fazenda da capitania, sobre a morte do negociante Domingos Dias e da intenção de seu filho de se estabelecer na capitania ou em Lisboa.. AHU_CU_009, Cx.84, D. 7043.

Com base em um levantamento de informações dos sujeitos elencados, identificamos que 04 deles – João Coelho Basto, João Pinto Martins, Pedro José da Costa Barros e Domingos Dias da Silva –, além do amplo destaque que tiveram na produção e comércio de carnes nos portos do sertão nas últimas décadas do século XVIII, possuem trajetórias similares⁸⁹³. Todos eram reinóis, integravam uma geração um pouco mais nova do que os mais jovens dentre os signatários da proposta de criação das companhias em 1757 e tiveram suas atuações nos portos do sertão precedidas pelo estabelecimento e atuação no Recife, o que reafirma os laços do comércio de carnes movido nos portos do sertão com o empório recifense.

Quadro 14 – Negociantes dos portos do sertão

Nome	Origem	Nascimento
João Coelho Basto	Freguesia de Britello Vila de Cerolico de Basto Arcebisado de Braga	ca. 1738
João Pinto Martins	Freguesia de São Salvador de Meixomil Comarca de Penafiel Bipado do Porto	21/02/1739
Pedro José da Costa Barros	Vila de Ponte de Lima Bispado de Braga	08/03/1749
Domingos Dias da Silva	Freguesia de Santa Maria de Padornelos Vila de Monte Alegre Arcebisado de Braga	21/12/1732

Fontes: ANTT: Diligência de habilitação de Domingos Dias da Silva, Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Domingos, mç. 52, doc. 830.; Diligência de habilitação para o cargo de familiar do Santo Ofício de João Pinto Martins casado com Antonia Manuela do Nascimento Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, João, Mc. 157, doc. 1267.; Diligência de habilitação de Pedro José da Costa Barros. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Pedro, mç. 38, doc. 644. Os dados apresentados foram compilados nos processos de habilitação destes sujeitos a Familiares do Santo Ofício. Exceto João Coelho Basto, cujas referências são informações contidas no processo de Habilitação de Pedro José da Costa Barros a Familiar do Santo Ofício no qual João Coelho Basto foi testemunha.

De forma distinta dos 13 signatários previamente analisados, um dos aspectos que marca a trajetória de ascensão mercantil destes sujeitos é o fato destes 04 negociantes terem fixado residência nos portos do sertão (os 03 primeiros em Aracati o último em Parnaíba). Os quatro negociantes destacados foram figuras centrais de grupos mercantis de base familiar e associativa que, entre as décadas de 1760 e 1770, fixaram seus interesses nos portos de Aracati e Parnaíba, onde vieram a desempenhar um papel de amplo destaque na exploração do comércio movido, nas últimas décadas do século XVIII, nos dois mais importantes portos produtores de carnes salgadas da porção oriental da costa leste-oeste.

⁸⁹³ Antonio Francisco Basto, filho de João Coelho Basto, foi deixado de lado na análise inicial na medida em que sua atuação mercantil, mais do que fruto de sua própria agência, decorre da atuação de seu pai.

Ao considerarmos que o estabelecimento de residência nos portos do sertão por parte dos ditos negociantes os diferencia em relação aos 13 signatários previamente discutidos – cujo centro de atuação foi efetivamente o Recife – os 04 negociantes destacados também se diferenciavam daqueles que até meados do século XVIII foram alguns dos principais agentes que localmente fomentavam a produção e exportação de carnes e couros nos portos do sertão, como foram os casos de José Pimenta de Aguiar em Aracati, e Diogo Álvares Ferreira em Parnaíba. A importância dos sujeitos mencionados nas ditas localidades em meados do século XVIII expressa-se, no fato de terem sido eleitos como os primeiros capitães mores de ordenança das vilas de Aracati e Parnaíba; escolhas que revelam, tanto o poder destes agentes em meio aos “homens bons” locais, como o enraizamento de seus interesses nas ditas localidades.⁸⁹⁴

Acerca de José Pimenta de Aguiar, Antonio Bezerra indica que ele teria sido dono de oficina de produção de carnes salgadas em Aracati.⁸⁹⁵ Nos sertões do criatório, sua atuação foi possível de ser remontada ao ano de 1735, quando solicitou uma sesmaria de 3x1 legoa de terras na região do rio Banabuiú, em parceria com Ezequiel Gameiro. No ano de 1749, José Pimenta de Aguiar fez um novo pedido de sesmarias de 3x1 légua de terras no riacho das Emburanas, também na região do rio Banabuiú.⁸⁹⁶

A atuação econômica de José Pimenta de Aguiar abrangeu ainda o investimento em contratos de cobrança de dízimos na capitania do Siará Grande, uma importante ferramenta para a atuação mercantil nos sertões do criatório, tanto pelas vantagens que conferia no acesso a rebanhos, como pelo poder de influência que as arrematações dos contratos de dízimos representavam no controle sobre os fluxos da pecuária nos sertões do criatório.

Com base no mapa do estado da Fazenda Real na capitania do Siará Grande, foi possível identificar que, entre 1738 e 1753, José Pimenta de Aguiar foi, por 05 vezes, fiador de contratos de cobrança de dízimos na capitania: a primeira no contrato dos dízimos ribeira do Jaguaribe do ano de 1738 arrematado por 3:600\$000rs; a segunda e a terceira nos

⁸⁹⁴ Sobre as eleições de Diogo Alvares Ferreira para Capitão mor de ordenanças na vila de São João da Paraníba ver: COSTA, F.A. Pereira da. **Cronologia Histórica do Estado do Piauí**. v.1. Rio de Janeiro: Editora Artenova, 1974. p.151.

⁸⁹⁵ Segundo Antonio Bezerra: “As oficinas de José Vaz Salgado, João de Abreu Cardoso, José Rodrigues Pinto, Luiz Pereira Vianna e outros [...] atraíam ao porto inúmeros barcos de outras capitanias. O capitão-mor José Pimenta de Aguiar e outros cearenses mantinham também o mesmo comércio” BEZERRA, Antônio. A cidade de Aracati. In: CÂMARA, João. **Almanach Administrativo, Estatístico, Mercantil, Industrial e Literário do Estado do Ceará para o ano de 1902**. Fortaleza: Typographia Econômica. 1901. p. 144.

⁸⁹⁶ Os dados referentes às 02 Sesmarias encontram-se disponíveis na Plataforma SILB, tendo como referência os códigos: “CE_1048”, “CE_0538” Disponíveis em: <http://www.silb.cchla.ufrn.br/>. Acesso em: 27. out. 2020.

contratos dos dízimos das ribeira das Russas e do Icó do ano de 1744, arrematados (cada um) pelo valor de 2:490\$000rs⁸⁹⁷; e as duas últimas nos contratos dos dízimos da ribeira do Ceará referentes aos anos de 1750 e 1754, o primeiro arrematado por 520\$000rs, o segundo por 850\$000rs.⁸⁹⁸

Em 1757, José Pimenta de Aguiar efetuou 05 registros de aforamento em Aracati, que evidenciam, não só o forte enraizamento de seus interesses na dita vila, mas também sua atuação como mercador de loja e seu envolvimento no comércio de importação e exportação movimentado no porto do Jaguaribe, o que, invariavelmente, envolvia nesta época o comércio de carnes e couros. Dentre os 05 registros efetuados destacamos 02: o primeiro de um conjunto com 04 moradas de casa na rua dos mercadores que totalizavam 11 braças e meia de frente; e o segundo de uma casa com 02 braças e meia de frente situada defronte ao rio, que era utilizada como armazém.

Os dados indicam a propriedade de imóveis que, pelas descrições, seriam claramente empregados como casas de comércio e depósito de mercadorias, o que revela que José Pimenta de Aguiar, além de um importante mercador de lojas no porto do Aracati, seria uma das principais figuras dentre os mercadores estabelecidos na localidade, na medida em que a indicação de propriedade de armazém indica que José Pimenta de Aguiar estava associado ao comércio de importação e exportação movido no porto do Aracati, comprando e vendendo em quantidades sendo assim um importante intermediador do comércio movimentado entre as regiões de criatório vinculadas ao porto de Aracati e as principais praças que movimentavam fluxo de embarcações no porto do Jaguaribe com base no trato de carnes salgadas e couros.⁸⁹⁹

O perfil de atuação de José Pimenta de Aguiar, em muito, se assemelha ao de Diogo Álvares Ferreira em Parnaíba que, assim como o capitão mor do Aracati, também foi sesmeiro em terras voltadas ao criatório e arrematante de contratos de cobrança de dízimos. Em 1763 o capitão mor Diogo Álvares Ferreira foi beneficiado com uma sesmaria de terras localizadas nas proximidades das serras que faziam divisa com a capitania do Siará Grande (Ibiapaba), já no ano de 1777, recebeu outra sesmaria, correspondente a um sítio de terras de

⁸⁹⁷ Ribeira das Russas e do Icó foram os dois ramos em que a ribeira do Jaguaribe foi dividida no ano de 1742 de forma que se entende que a arrematação destes dois ramos abrangia todo o espaço da antiga ribeira do Jaguaribe.

⁸⁹⁸ 1757, Outubro, 10, [Ceará] MAPA do estado da Fazenda Real do Ceará e suas execuções desde 1725. AHU-CEARÁ, cx. 6, doc. 35. AHU_CU_006, Cx. 7, D. 444.

⁸⁹⁹ Os 05 registros de aforamento efetuados por José Pimenta de Aguiar na vila do Aracati encontram-se em APEC: Fundo Câmaras: Livro (Nº35) de termos de Aforamento de Aracati 1756-1779. [f.79v.- f.88].

criar no termo da vila de Parnaíba⁹⁰⁰. Por duas vezes, Diogo Álvares Ferreira foi arrematante do contrato dos dízimos da vila de Parnaíba – o primeiro referente ao triênio de 1758-1759-1760, arrematado em 1764⁹⁰¹ por 4:800\$000rs; e o segundo referente ao triênio de 1764-1765-1766, arrematado em 1770 por 6:000\$000rs⁹⁰² – e ainda seria proprietário de um armazém de salga de carnes no Porto das Barcas, localidade que se tornaria sede da vila de São João da Parnaíba.⁹⁰³

A despeito de seu estabelecimento no norte do Piauí, cabe destacar acerca do primeiro capitão mor da vila de São João da Parnaíba, que Diogo Álvares Ferreira integrava um grupo familiar fortemente associado ao criatório na região norte da capitania do Siará Grande. Sua trajetória pessoal e seus laços familiares estendiam-se, portanto, entre o norte do Piauí e as regiões das ribeiras do Acaraú e Coreau na capitania do Siará Grande, exemplo que indica que os limites entre as capitanias (que neste caso específico também implicava no limite entre as duas grandes unidades em que se dividiam a América portuguesa) não correspondiam, nesta época, a um óbice à atuação econômica de indivíduos e grupos como criadores e/ou mercadores que estavam envolvidos na produção e no comércio de carnes salgadas nos portos do sertão.⁹⁰⁴

O perfil destes dois sujeitos nos leva a entender que alguns dos agentes de maior destaque que atuavam no comércio movido nos portos do sertão por volta meados do século XVIII eram relativamente enraizados na terra onde atuavam, muito provavelmente, como representantes de negociantes de maior cabedal estabelecidos em centros mercantis da colônia

⁹⁰⁰ APEPI. Livro: Carta Sesmaria 1761-1798. [f.15-16] [f.58-59v.]

⁹⁰¹ Sobre os dízimos do Piauí cabe destacar que havia um descompasso entre as datas de arrematação e os períodos de referência de cobrança, de forma que arrematava-se, em um dado ano, o direito da cobrança referente a anos anteriores.

⁹⁰² As indicações referentes à arrematação de contratos por parte de Diogo Álvares Ferreira encontra-se em: 1765, Julho, 5, Oeiras do Piauí OFÍCIO do [governador do Piauí], João Pereira Caldas, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, remetendo os autos de arrematação do contrato dos dízimos reais do Piauí, referente aos anos 1758 a 1760. Anexo: 7 docs. AHU-Piauí, cx. 8, doc. 13 AHU_CU_016, Cx. 9, D. 543.; 1771, Fevereiro, 3, Oeiras do Piauí OFÍCIO do governador do Piauí, Gonçalo Lourenço Botelho de Castro, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a arrematação do contrato dos dízimos reais, referente ao triênio de 1764 a 1766. Anexo: 3 docs. AHU-Piauí, cx. 10, doc. 1, 15 AHU_CU_016, Cx. 11, D. 653.

⁹⁰³ A informação de que Diogo Álvares Ferreira seria proprietário de um armazém de salga de carnes, entenda-se uma oficina em que se dava o beneficiamento de carnes no porto de Parnaíba, consta em : SILVA, Vicente de Paula Araújo . Homens das Villas de N.S. de Monserrate e São João da Parnahiba. **Portal Costa Norte**, Parnaíba, 25 jul 2013. Disponível em: <https://portalcostanorte.com/homens-das-villas-de-n-s-de-monserrate-e-sao-joao-da-parnahiba/> Acesso em: 27. out. 2020.

⁹⁰⁴ Sobre as relações familiares de Diogo Álvares Ferreira ver o estudo de Vicente Miranda acerca da Capela de Nossa Senhora do Rosário das Frecheiras de Lama no município de Cocal-PI, que foi construída pelo capitão mor de Parnaíba Diogo Álvares Ferreira. MIRANDA, Vicente. **História e Fé na Conquista do Sertão do Norte: A capela das Frecheiras**. [S. l.]: Edufp, [2019?]. Disponível em: https://www.ufpi.br/arquivos_download/arquivos/EDUFPI/Hist%C3%B3ria_e_f%C3%A9_na_conquista_do_Sert%C3%A3o_do_Norte_-_A_capela_das_Frecheiras20190618162023.pdf . Acesso em: 27. out. 2020.

como o Recife, realidade possível de ser identificada de forma clara, no caso de outro agente mercantil de destaque estabelecido esta época em Aracati: José Rodrigues Pinto, cuja importância na localidade revela-se, entre outros aspectos, por sua recorrente atuação, entre 1752 e 1790, na câmara da vila do Aracati, instituição da qual foi juiz ordinário por cinco vezes entre os anos de 1762 e 1777.⁹⁰⁵

Na sequência da morte de José Pimenta de Aguiar em 1759, o posto de capitão mor das ordenanças de Aracati foi alvo de disputas entre dois pretendentes: o sargento mor Matias Ferreira da Costa, antigo senhor das terras em que situava-se o núcleo que se converteu em sede da vila do Aracati e o então sargento mor das ordenanças da vila, José Rodrigues Pinto que deu margem ao encaminhamento da questão ao rei, por meio de requerimento de Matias Ferreira da Costa⁹⁰⁶. Nas críticas que levanta a José Rodrigues Pinto, Matias Ferreira da Costa teceu uma descrição de seu opositor que, descontadas as intenções depreciativas que moviam-nas, nos levam a entender que a atuação mercantil de José Rodrigues Pinto e o seu envolvimento na produção e comércio de carnes e couros em Aracati, se davam como o elo local de uma rede mercantil que se estendia a Pernambuco, pois, conforme Matias Ferreira da Costa, José Rodrigues Pinto:

[...] sempre vendeo fazendas Secas e molhadas medindo por vara e côvado e ainda depois de exercer o dito posto [Sargento Mor] está exercitando o mesmo officio mecânico vendendo, e medindo fazendas secas e molhadas em hua officina por sua própria mão sendo caixero de Antonio Gomes Ramos morador em Pernambuco qual lhe Remete fazendas para lhas vender e com ellas lhe fazer Barcos de Carnes e couros nesta Villa e lhe da de paga por cada Barco de carnes que faz Sincoenta mil Reis aLem dos ganhos da fazenda que tira sobre os preso da carregação⁹⁰⁷

Conforme o relato, a atuação de José Rodrigues Pinto na produção e exportação de carnes e couros desenvolvida no porto do Aracati em meados do século XVIII se daria na qualidade de “caixeiro” de Antonio Gomes Ramos, o que revela os níveis hierárquicos que estavam na base da inserção de José Rodrigues Pinto em Aracati como mercador de lojas e produtor e exportador de carnes secas e couros, elos que o vinculavam a Antonio Gomes Ramos, importante homem de negócio estabelecido no Recife que, em 1757, foi um dos 12 signatários da proposta de criação de uma companhia para a Costa da Mina (o único dentre os

⁹⁰⁵ NOGUEIRA, Gabriel Parente. **Viver à Lei da Nobreza: Elites Locais e o processo de nobilitação na capitania do Siará Grande (1748-1804)**. Curitiba: Editora Appris, 2017. p. 308.

⁹⁰⁶ Segundo Guilherme Studart, José Pimenta de Aguiar teria morido em dezembro de 1759. STUDART, Barão de. **Datas e factos para historia do Ceará**. Tomo I. Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 2001. p. 286.

⁹⁰⁷ [ant. 1761, Julho, 28] REQUERIMENTO do sargento-mor Matias Ferreira da Costa, morador na vila de Aracati, ao rei [D.José I], a pedir provimento no posto de capitão de Cavalaria da referida vila. Anexo: requerimento, instrumento em pública forma e certidões. AHU-CEARÁ, cx. 7, doc.6. AHU_CU_006, Cx. 8, D. 491.

12 que não referendou a proposta da companhia para os portos do sertão) que tem seu envolvimento no tráfico negreiro transatlântico reforçado em 1758 quando é indicado como proprietário de duas corvetas que atuavam no trato negreiro com a África a partir do Recife (vide quadro 12). Sobre Antonio Gomes Ramos, destaca-se ainda que era genro de Luis da Costa Monteiro, irmão de João da Costa Monteiro e, portanto, membro de um grupo familiar cuja trajetória de inserção na comunidade mercantil no Recife esteve fortemente relacionada à exploração mercantil da pecuária na ribeira do Jaguaribe.⁹⁰⁸

Dentre os agentes que atuaram diretamente no comércio dos portos do sertão em meados do século XVIII cabe, contudo, destacar a figura singular de João Paulo Dinis que foi o principal negociante a se estabelecer no porto de Parnaíba entre as décadas de 1750 e 1760, período que, conforme destacado, foi marcado por uma forte expansão das atividades de produção e exportação de carnes salgadas e couros no porto do Piauí. Apesar de não podermos precisar sua naturalidade, sabemos que sua atuação no Piauí teve como referência o Maranhão, onde se casou com Rosa Maria Joaquina Pereira de Castro que pertencia a uma importante família da vila de São Matias de Alcântara.⁹⁰⁹

Sua atuação econômica no Piauí é possível de ser remontada a um período situado entre o final da década de 1750 e o início da de 1760, pois, conforme Joaquim de Melo e Pova, Governador do Maranhão, João Paulo Dinis foi indicado como administrador da feitoria de Parnaíba – “braço” da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão no Piauí criada em 1772 – por ser: “[...] o mais capaz para aquelle emprego por ser commerciante a muitos annos naquella vila e ter o melhor conhecimento do Paiz”⁹¹⁰ Entende-se assim que João Paulo Dinis já encontrava-se há alguns anos estabelecido no Piauí onde foi um negociante de grande destaque⁹¹¹.

O papel de destaque de João Paulo Dinis na promoção da pecuária das carnes salgadas em Parnaíba é reconhecido por uma série de fatores. A ele atribui-se a projeção dos circuitos de comércio de carnes salgadas produzidas no porto de Parnaíba para espaços do Estado do Grão Pará e Maranhão. Conforme Joaquim de Melo Pova, foi João Paulo Dinis

⁹⁰⁸ Sobre Antonio Gomes Ramos ver: SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos & Mofatras: O grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 – c. 1759)**. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012. p. 355-356.

⁹⁰⁹ Ver: <http://www.parentesco.com.br>. Acesso em 29 out. 2020.

⁹¹⁰ 1775, Outubro, 24, Maranhão OFÍCIO do governador da capitania do Maranhão, Joaquim de Melo e Póvoas, para o secretário de estado dos Negócios do Reino, marquês de Pombal, Sebastião José de Carvalho e Melo, sobre a criação da feitoria da vila de São João da Parnaíba e a nomeação de João Paulo Diniz como seu administrador. AHU_CU_009, Cx. 49, D. 4826.

⁹¹¹ Conforme a correspondência da feitoria criada pela Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão em Parnaíba, identifica-se que o estabelecimento de João Paulo Dinis como seu Administrador (que entende-se como referencial de sua criação) se deu no início de 1772 ver: APEPI Cod. 487. Companhia de Comércio Grão Pará e Maranhão (1769-1811).

quem: “[...] descobriu a navegação do Para para estas capitanias com a grave perda de três sumacas carregadas de carnes, o que não foy bastante para deixar de continuar com a mesma navegação”⁹¹². A João Paulo Dinis se atribui, ainda, a efetiva abertura do Parnaíba à navegação que, a partir de meados do século XVIII, tornou o dito rio um eixo econômico estruturador do fomento à dinamização de um vetor litorâneo de comércio na capitania do Piauí que, tendo o porto de Parnaíba como base polarizadora, intensificou a integração de importantes parcelas das regiões da bacia do Parnaíba às dinâmicas do espaço atlântico, vetor que, ao longo da segunda metade do XVIII, esteve fortemente baseado na exploração da pecuária das carnes salgadas.

Parte do destaque desempenhado por João Paulo Dinis neste período, provavelmente, se deva ao privilegiado acesso que teve a terras no Piauí, pois, segundo o governador do Maranhão, Joaquim de Melo e Póvoa, João Paulo Dinis: “Lançou sobre todos nas fazendas que forão dos Jesuitas na Parnayba que todas elle comprou”⁹¹³. Estes dados nos levam a entender que uma das consequências da expulsão dos jesuítas do Piauí decorrentes da aquisição de algumas de suas propriedades por parte de João Paulo Dinis, foi a expansão, a partir de meados do século XVIII, do potencial de polarização da pecuária das carnes salgadas sobre as regiões de criatório da bacia do Parnaíba por meio da incorporação de importantes unidades de criatórios ao patrimônio de um agente cuja atuação esteve fortemente associada à promoção deste segmento da economia do criatório⁹¹⁴.

Das fazendas de João Paulo Dinis originavam-se parte dos rebanhos destinados à produção de carnes salgadas. Os impactos destas atividades proporcionaram a constituição de novos caminhos (que envolviam o percurso por terra e a navegação pelo rio) que criaram expandiram as conexões de algumas regiões de criatório com porto de Parnaíba, como o longínquo sertão dos Pastos Bons na capitania do Maranhão, onde João Paulo Dinis também possuía terras; pois, conforme indica o autor anônimo do *“Roteiro do Maranhão a Goiás pela Capitania do Piauí”*:

⁹¹² 1775, Outubro, 24, Maranhão OFÍCIO do governador da capitania do Maranhão, Joaquim de Melo e Póvoas, para o secretário de estado dos Negócios do Reino, marquês de Pombal, Sebastião José de Carvalho e Melo, sobre a criação da feitoria da vila de São João da Parnaíba e a nomeação de João Paulo Diniz como seu administrador. AHU_CU_009, Cx. 49, D. 4826.

⁹¹³ *Ibid.*

⁹¹⁴ Se João Paulo Dinis comprou propriedades anteriormente pertencentes aos jesuítas, cabe, destacar que uma importante parcela das propriedades dos jesuítas no Piauí foi incorporada ao patrimônio régio, sendo agrupadas em três unidades administrativas denominadas como “Inspeções” sendo elas as inspeções do Piauí, de Nazaré e de Canindé. Vide: COSTA, F.A. Pereira da. **Cronologia Histórica do Estado do Piauí**. v.1. Rio de Janeiro: Editora Artenova, 1974. p. 75.

No ano de 1770 abriu João Paulo Diniz, Negociante da Villa de São João da Barra da Parnaíba hum novo caminho para a extração dos referidos gados; levantando Officinas nas margens do ditto Rio Parnaíba oitenta legoas acima da sua foz; onde os reduz a carnes seccas, que carrega em barcas pelo mesmo Rio até a ditta villa, para d'ahi serem re-exportadas à Bahia, Rio de Janeiro e Pará.⁹¹⁵

Além de proprietário de fazendas e de produzir e comercializar carnes e couros, João Paulo Dinis também foi arrematante de dízimos no Piauí, tendo arrematado no ano de 1774, os contratos dos dízimos das freguesias das vilas de Campo Maior e Parnaíba referentes ao triênio de 1767-1768-1769: o primeiro por 8:130\$000, o segundo por 6:000\$000rs⁹¹⁶.

O perfil dos sujeitos destacados, que foram alguns dos principais agentes que atuavam entre as décadas de 1750 e 1760 no comércio movido nos portos de Aracati e Parnaíba a partir da produção e exportação de carnes e couros, difere, em alguns aspectos, do perfil e das trajetórias dos quatro negociantes que, conforme relatos de um capitão mor do Siará Grande e de um governador do Maranhão eram, no final do século XVIII, alguns dos mais importantes negociantes estabelecidos nos dois principais portos produtores de carnes salgadas da porção oriental da costa leste-oeste. Uma análise sobre a trajetória destes 04 sujeitos nos leva a identificar que, a despeito de suas atuações nos portos do sertão possam ser remontada à década de 1760, é basicamente na década de 1770 que estes agentes fixaram, em maior medida, seus interesses e residências nos portos do sertão, sendo esta, também, a época em que estes 04 negociantes pleitearam e/ou foram habilitados como familiares do Santo Ofício.

Ao considerarmos que, ao longo do século XVIII, a habilitação a familiar do Santo Ofício correspondeu a um importante referencial de ascensão econômica e social para membros das comunidades mercantis do ultramar português, cabe destacar que, dentre os nomes levantados dos principais agentes que atuavam diretamente nos portos do sertão entre as décadas de 1750 e 1760, nenhum foi familiar do Santo Ofício, o que indica que as habilitações dos 04 negociantes destacados – a despeito de não terem sido as únicas concedidas nesta época a sujeitos que se fixaram nos portos do sertão – podem ser entendidas como mais um elemento representativo do processo de valorização do comércio movido nos portos do sertão que ocorre na época de vigência do monopólio das companhias de comércio que, portanto, se reflete, também, na elevação do perfil de gradação sócio-econômica dos principais agentes que neles atuavam.

⁹¹⁵ “ROTEIRO do Maranhão a Goiaz pela capitania do Piauí”. *Revista Trimensal do Instituto Histórico e Geographico Brasileiro*, Rio de Janeiro, v.62, p. 60-161, 1900. p. 64.

⁹¹⁶ 1774, Dezembro, 31, Oeiras do Piauí CARTA do governador do Piauí, Gonçalo Lourenço Botelho de Castro, ao rei [D. José], sobre o envio da relação da arrematação do contrato dos dízimos reais, do triênio de 1767 a 1769. Anexo: 1 doc. AHU-Piauí, cx. 11, doc. 16 AHU_CU_016, Cx. 12, D. 723.

Na análise aos processos de habilitação destes negociantes ao cargo de familiar do Santo Ofício é possível identificar que a propriedade de embarcações foi um fator diferencial no processo de ascensão sócio-econômica vivenciados pelos membros deste grupo entre as décadas de 1760 e 1770, e que estava diretamente associado ao destaque que adquiriram ao fixarem seus interesses nos portos do sertão, já que a propriedade de embarcação correspondia a um instrumento essencial para uma inserção de destaque nos circuitos mercantis movidos pela pecuária das carnes salgadas desenvolvida na porção oriental da costa leste-oeste.

No processo de habilitação de Domingos Dias da Silva a familiar do Santo Ofício, identifica-se que este negociante era natural da freguesia de Santa Maria de Padornelos, termo da vila de Monte Alegre do arcebispado de Braga, onde nasceu a 23 de dezembro de 1732.⁹¹⁷ Conforme os testemunhos coletados em sua terra natal no ano de 1769, sabemos que Domingos Dias da Silva, ainda muito jovem, migrara para Lisboa de onde, anos depois, teria partido para Pernambuco, onde estabeleceu residência.

Dentre as testemunhas consultadas no Recife em seu processo de habilitação, estava um dos negociantes que em 1757 foi signatário das duas propostas de criação de companhia de comércio enviadas por negociantes do Recife: Domingos Pires Ferreira que, no testemunho tomado em 1769, indicava que Domingos Dias da Silva era morador na vila do Recife onde viveria: “[...] de seu negocio transportando fazendas e vários gêneros deste porto para outros e daquelles para este e em imbarcação própria e que isto sabe elle testemunha por conhecello a quinze annos tratando sempre com elle o mesmo negocio”. O testemunho de Domingos Pires Ferreira possibilita remontar a atuação de Domingos Dias da Silva na colônia ao ano de 1754, quando Dias da Silva teria por volta 22 anos.

O envolvimento no segmento de transportes por meio da propriedade de embarcações que, conforme Domingos Pires Ferreira, corresponderia ao negócio movido entre ambos, é destacado por todas as demais testemunhas consultadas do Recife, como o capitão Luis da Fonseca e Silva, que disse que Domingos Dias da Silva vivia: “[...] de seu negocio transportando vários gêneros para os sertões destes para este porto [Recife] e outros em Embarcações próprias”; e Manuel de Oliveira Garrido que, além de destacar o envolvimento de Dias da Silva no segmento de transportes que envolvia o comércio com os portos do sertão, dizia que o habilitando era sócio de Domingos Pires Ferreira, em cuja casa assistia. O testemunho de Manuel de Oliveira Garrido revela os fortes vínculos de Domingos

⁹¹⁷ Todas as informações e citações referentes à habilitação de Domingos Dias da Silva a familiar do Santo Ofício encontram-se em: ANTT: Diligencia de habilitação de Domingos Dias da Silva, Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Domingos, mç. 52, doc. 830.

Dias da Silva com um dos mais importantes homens de negócio do Recife que, desde ao menos o final da década de 1750, estava fortemente envolvido no comércio de carnes e couros nos portos do sertão como atesta seu apoio à criação da companhia proposta em 1757.

Se em seu processo de habilitação, concluído no ano de 1770, Domingos Dias da Silva declara residir no Recife, foi na imediata sequência do encerramento deste processo que este negociante fixou residência em Parnaíba, sedentarizando-se, no início da década de 1770, como mercador de loja e dono de oficinas no porto da capitania do Piauí, o que nos leva a associar este fato com o contexto de criação da feitoria de Parnaíba: departamento comercial da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão no Piauí que foi implantado no início da década 1770 para projeção dos interesses e da ação da Companhia sobre porto de Paranaíba⁹¹⁸.

Diante do explicitado, a atuação de Domingos Dias da Silva em Parnaíba pode, também, ser associada ao afastamento de João Paulo Dinis de uma atuação mais direta em caráter particular no comércio de carnes salgadas e couros movido em Parnaíba. Seu afastamento se deu em decorrência de sua indicação como administrador da dita feitoria, pois, conforme relato do governador do Maranhão, Joaquim de Melo e Pova, para assumir a administração da feitoria de Parnaíba, João Paulo Dinis: “[...] deyxou seu negocio vendeo as suas Embarcações e perdeo os seus Correspondentes”⁹¹⁹

Entre seu estabelecimento em Paranaíba, no início da década de 1770, e sua morte no ano de 1793, Domingos Dias da Silva se converteu no mais destacado negociante do Piauí. A despeito de seu destaque refletir-se em uma atuação mercantil que se dava sobre várias frentes – que envolvia: a propriedade de terras para o criatório, uma destacada atuação na produção de carnes salgadas e couros e no investimento em contratos de dízimos especialmente concentrado nas porções setentrionais do Piauí (nomeadamente as freguesias das vilas de Parnaíba, Campo Maior e Valença) – entendemos que o fator diferencial da atuação mercantil de Domingos Dias da Silva no Piauí tenha sido seus investimentos no segmento de transporte como proprietário de embarcações.

Conforme informações contidas em carta escrita no ano de 1877 por José Francisco de Miranda Osório – baseadas em informações a ele transmitidas por seu sogro: o coronel Manuel António da Silva Henriques, que era sobrinho e fora caixeiro de Domingos

⁹¹⁸ CARREIRA, António. **A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão: O comércio monopolista Portugal-África-Brasil na segunda metade do Século XVIII**. v. 1. São Paulo: Editora Nacional, 1988. p. 159.

⁹¹⁹ 1775, Outubro, 24, Maranhão OFÍCIO do governador da capitania do Maranhão, Joaquim de Melo e Póvoas, para o secretário de estado dos Negócios do Reino, marquês de Pombal, Sebastião José de Carvalho e Melo, sobre a criação da feitoria da vila de São João da Parnaíba e a nomeação de João Paulo Diniz como seu administrador. AHU_CU_009, Cx. 49, D. 4826.

Dias da Silva – sabemos que: “Com o estabelecimento de charque de Domingos Dias, outros homens daqui estabeleceram-se também, alguns coadjuvados por Domingos Dias, e todos vendiam a este suas carnes, de forma que o único exportador delas era o mesmo Domingos Dias.”⁹²⁰ Entende-se assim que, muito mais do que em razão de sua ampla atuação no criatório de gado e no segmento da produção de carnes e couros, o destaque mercantil adquirido por Domingos Dias da Silva no Piauí no final do século XVIII, decorria, fundamentalmente, de sua privilegiada atuação no comércio de importação e exportação movido a partir do porto de Parnaíba, que, a esta época, tinha na exportação de carnes e couros sua principal base.

Sobre João Pinto Martins, seu processo de habilitação a familiar do Santo Ofício transcorrido entre os anos de 1772 e 1774 aponta que este reinol seria natural da freguesia de São Salvador de Meixomil do bispado do Porto, onde nasceu a 21 de fevereiro de 1739 e que ainda jovem embarcara para o Brasil.⁹²¹ A 30 de janeiro de 1764, João Pinto Martins se casou na matriz do Corpo Santo do Recife com Antonia Manuela do Nascimento, filha de Laura de Figueiroa Vasconcelos e de Antonio Pereira do Rego, negociante lisboeta estabelecido no Recife, o que demonstra que a esta época, o jovem João Pinto Martins já estava bem inserido na comunidade mercantil local.⁹²²

Por meio de seu casamento, João Pinto Martins também estreitava seus laços com outro jovem negociante reinol estabelecido no Recife, João Coelho Basto. Natural da vila de Cerolico de Basto, arcebispado de Braga onde teria nascido por volta do ano de 1738⁹²³. À época do casamento de João Pinto Martins, João Coelho Basto já era casado com Inácia Maria da Conceição, irmã da esposa de João Pinto Martins. A relação entre ambos, contudo, precedia o enlace de João Pinto Martins com a cunhada de João Coelho Basto, pois João Pinto Martins foi padrinho de “Antonio” (Antonio Francisco Basto) filho de João Coelho Basto, cujo batizado foi realizado a 28 de dezembro do ano de 1763 na igreja do Santíssimo Sacramento do Recife; o que demonstra os fortes laços de parentesco que uniam três dentre os

⁹²⁰ Ver: COSTA, F.A. Pereira da. **Cronologia Histórica do Estado do Piauí**. v.1. Rio de Janeiro: Editora Artenova, 1974. p.197.

⁹²¹ Todas as informações e citações referentes à habilitação de João Pinto Martins e de sua esposa a familiares do Santo Ofício que não se encontram especificadas em nota estão disponíveis em: ANTT: Diligência de habilitação para o cargo de familiar do Santo Ofício de João Pinto Martins casado com Antonia Manuela do Nascimento Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, João, Mc. 157, doc. 1267.

⁹²² Sobre Antonio Pereira Rego ver: SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos & Mofatras: O grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 – c. 1759)**. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012. p. 365.

⁹²³ Não nos tendo sido possível a consulta ao processo de habilitação de João Coelho Basto a Familiar do Santo Ofício, no qual foi investido por carta passada a 17 de Setembro de 1770, as informações acerca dele foram coletadas em outros processos. No caso do ano atribuído ao seu nascimento deduzimo-la a partir do testemunho pro ele prestado no ano de 1779 no processo de habilitação de Pedro José da Costa Barros a familiar do santo ofício no qual João Coelho Basto indica ter 41 anos.

quatro negociantes que, na década de 1780, foram apontados pelo capitão mor João Baptista de Azevedo Coutinho de Montauri como os principais negociantes da vila do Aracati.⁹²⁴

A relação entre negócios e família mostra-se ainda mais forte na medida em que, deste grupo, também fizeram parte três irmãos de João Pinto Martins: Antonio, Bernardo e José Pinto Martins, este último, o mesmo que, no início da década de 1790, se estabeleceu no arroio Pelotas, e ao qual se atribui destaque no processo de emergência da pecuária do charque no Rio Grande de São Pedro no final do século XVIII. Bem mais novos do que João Pinto Martins, Bernardo (nascido em 25/01/1751), José (nascido em 07/12/1755) e Antonio (nascido em 26/04/1759) foram trazidos do reino e inseridos nos circuitos mercantis de exploração da pecuária das carnes secas do sertão por intermédio do irmão mais velho.⁹²⁵ Bernardo, por sua vez, ainda casou no Recife, no ano de 1771, com Ana Josefa da Conceição, irmã das esposas de João Coelho Basto e João Pinto Martins que, por ser 18 anos mais velha do que Bernardo Pinto Martins, demonstra que esta união teve um claro fim de afirmação de laços familiares e mercantis entre os membros deste grupo que atuaram em forte associação na exploração da produção e do comércio de carnes e couros nos portos do sertão, inclusive na propriedade de embarcações.⁹²⁶

No processo de habilitação de João Pinto Martins e de sua esposa Antonia Manuela do Nascimento a familiares do Santo Ofício, o resumo dos testemunhos coletados no ano de 1773 no Recife, onde os habilitandos declaravam residir, dão conta de que, a esta época, João Pinto Martins, se ocuparia “[...] em seos negócios e principalmente fazendo viagens ao Certão em seus barcos donde He interessado com seu cunhado João Coelho Basto em cujo negócio trazem empregados bastante cabedal”. A indicação da associação entre João Pinto Martins e seu concunhado na propriedade de barcos empregados no comércio com os portos do sertão é possível de ser atestada por meio da análise dos registros de entradas de barcos no porto do Aracati em meio aos quais constam dois registros de entrada do barco Santíssimo Sacramento Nossa Senhora Mãe dos Homens, cujo senhorio, em ambos os casos, é atribuído conjuntamente a João Coelho Basto e João Pinto Martins.

⁹²⁴ Os dados sobre o batizado de Antonio Francisco Basto constam em: ANTT: Diligência de habilitação de Antonio Francisco Basto, Tribunal do Santo Oficio, Conselho Geral, Habilitações, António, mç. 189, doc. 2797.

⁹²⁵ As datas de nascimento de Bernardo, José e Antonio Pinto Martins tomam como referência seus assentos de batismo transcritos em seus respectivos processos de habilitação a Familiares do Santo Ofício cargo para o qual Bernardo foi habilitado no ano de 1787; José e Antonio no ano de 1789.

⁹²⁶ Sobre a trajetória dos 04 irmãos Pinto Martins entre o reino, Recife, os portos do sertão e o Rio Grande de São Pedro ver: VIEIRA JÚNIOR, Antônio Otaviano. De Família, Charque e Inquisição se fez a trajetória dos Pinto Martins (1749-1824). **Revista Anos** 90. Porto Alegre, v. 16. n. 30, p. 187-214, dez. 2009.

As duas entradas registradas se deram em 1773: a primeira a 12 de janeiro, quando se indica que o barco viera carregado com 400 alqueires de farinha, 02 pipas de aguardente e gêneros de molhados, e que tinha a intenção de partir com couros e solas dos donos do barco e fretes; a segunda entrada a 29 de novembro, na qual indica-se unicamente a intenção de carga a ser levada: couros e solas dos donos do barco.⁹²⁷

Se os registros de entradas de barcos apontam o envolvimento de João Pinto Martins e João Coelho Basto no comércio de couros e solas próprios, complementado com a oferta de serviço de fretes na embarcação que possuíam; o envolvimento destes agentes na produção e exportação de carnes salgadas evidencia-se por meio da propriedade de oficinas por ambos, mas, também, por parte de outros membros deste grupo familiar. Nos registros de aforamento efetuados na vila do Aracati no ano de 1780 Bernardo Pinto Martins e Antonio Francisco Basto são indicados como proprietários de oficinas de produção de carnes salgadas: ambas identificadas como oficinas com currais e estaleiro com 40 braças em quadra, a de Bernardo Pinto Martins indicada como localizada ao pé da rua de Santo Antonio.⁹²⁸

No ano de 1786, os irmãos João e Bernardo Pinto Martins aforaram 54 braças de terra de frente com os fundos que precisassem para levantamento de uma oficina, em terras situadas ao lado do estaleiro da oficina do capitão João Coelho Basto, elementos que demonstram o forte envolvimento que este grupo familiar teve na produção e no comércio de carnes e couros movido no porto do Aracati.⁹²⁹

Nas consultas referentes a Antonia Manuela do Nascimento, esposa de João Pinto Martins, realizadas no Recife em setembro de 1772, a propriedade de barcos e a ausência de dívidas de seu marido para com a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba são apontados como indicativos da riqueza dos habilitandos, pois o esposo de Ana Manuela do Nascimento é descrito como um homem que se trata: “[...] com toda a limpeza e aceio pelas duas sumacas q navegão p.^a o certão vive desempenhado p.q nada deve a Companhia Geral pq sempre anda adiantado a Satisfação da fazenda q toma p.^a o seu negócio e deste tira com q pode passar m.to bem.”

O destaque referente à propriedade de embarcações apresentado nas consultas referentes à João Pinto Martins, que também revelam a participação de João Coelho Basto no investimento no segmento de transportes que integrava os portos do sertão a alguns dos

⁹²⁷ Livro (Nº 23) de notas da Câmara da vila de Santa Cruz do Aracati de registro dos barcos que deram entrada no porto da vila entre 1767-1802.

⁹²⁸ Os termos de aforamento encontram-se transcritos em: JUCÁ NETO, Clóvis Ramiro. **Primórdios da Urbanização no Ceará**. Fortaleza: Edições UFC: Banco do Nordeste do Brasil, 2012. p. 506.

⁹²⁹ *Ibid.*, p. 509.

principais centros mercantis da América portuguesa, também é destacado no processo de habilitação de Pedro José da Costa Barros que, entre o final do século XVIII e início do século XIX, foi um dos mais destacados negociantes estabelecidos na capitania do Siará Grande.⁹³⁰

Natural da vila de Ponte de Lima do arcebispado de Braga, onde nasceu a 08 de março de 1749, Pedro José da Costa Barros, conforme os testemunhos coletados no ano de 1779 em Ponte de Lima para sua habilitação a familiar do Santo Ofício, indicavam que, havia cerca de 18 a 20 anos, o habilitando partira de sua vila natal para “*as partes ultramarinas*” ou “*para as partes do Brasil*”, o que nos leva a entender que seu estabelecimento na América portuguesa se fez quando Pedro José da Costa Barros, era ainda muito jovem, contando entre 10 e 12 anos de idade.

Nas consultas efetuadas no ano de 1778 no Recife, onde declarava residir, sabemos que Pedro José já era um bem sucedido homem de negócio, envolvido no comércio de carnes e couros movido com “*o sertão do Aracati*” onde trataria com: “[...] loja de Fazenda seca barcos de carne e coiramas naquelle Sertão e q esta rico porque além do q possui que ao certo não sabem os informantes He cazado com a dita sua mulher filha única do dito Salvador que possui o melhor de cincoenta mil cruzados”. Além do destaque da atuação no trato com os portos do sertão que, entre outros elementos, envolvia a propriedade de embarcações, as testemunhas consultadas no Recife dão conta da importância do sogro de Pedro José da Costa Barros como referencial do destaque mercantil que atribuem ao habilitando.

A 15 de fevereiro do ano de 1773, Pedro José da Costa Barros casou-se na matriz do Corpo Santo no Recife com Antonia de Sousa Braga, filha única de Tereza Maria Joaquina e do piloto de embarcações Salvador de Sousa Braga, açorianos naturais da vila de Alagoa da ilha de São Miguel. Considerando o papel atribuído ao sogro na inserção de Pedro José da Costa Barros nos circuitos mercantis que envolviam o comércio com o porto do Aracati – onde as testemunhas consultadas no Recife diziam, em 1778, que Pedro José e seu sogro residiam e tratavam de seus negócios – é digno de nota que a atuação de Salvador de Sousa Braga no comércio de importação e exportação movido no porto do Aracati é possível de ser remontada ao final da década de 1760.

⁹³⁰ Todas as informações e citações referentes à habilitação de Pedro José da Costa Barros que não encontram-se especificadas em nota encontram-se disponíveis em: ANTT: Diligência de habilitação de Pedro José da Costa Barros. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Pedro, mç. 38, doc. 644.

Entre os registros de entradas de barcos no porto do Aracati consta nota referente à entrada, no dia 21 de maio de 1768, do barco Senhor Bom Jesus dos Portos Divino Espírito Santo do qual Salvador de Sousa Braga era mestre. Na dita embarcação, Salvador de Sousa Braga declarava trazer sal, farinha e fazendas e indicava a intenção de carregar carnes.⁹³¹

Os registros deste livro dão conta do crescente destaque da atuação do sogro de Pedro José da Costa Barros no comércio de carnes movido no porto do Aracati na primeira metade da década de 1770. No dia 22 de maio de 1773, deram entradas dois barcos cujos senhorios eram atribuídos a Salvador de Souza Braga, ambos com carga de sal e intenção de partirem carregados com carnes secas.⁹³² Em junho de 1775 Salvador de Souza Braga é indicado como o senhorio de três barcos que deram entrada no porto da vila. Conforme os registros, o barco “Nossa Senhora da Conceição Santo Antonio e Almas”, que entrou no porto do Aracati no dia 06 de junho de 1775, vinha carregado com fretes e pretendia partir carregado com carnes secas; já os barcos “Nossa Senhora Mãe dos Homens São Francisco de Assis” e “Nosso Senhor do Bonfim Nossa Senhora Mãe dos Homens” (que haviam sido fretados por Salvador de Souza Braga) entraram, respectivamente nos dias 02 e 06 de junho de 1775, carregados com sal e na intenção de partirem carregados com carnes secas.

Acerca do barco Nossa Senhora Mãe dos Homens São Francisco de Assis, destaca-se que seu mestre, João da Costa Macieira, era um dos quatro sujeitos identificados no ano de 1765 como mestres de sumaca que levavam carnes secas de Pernambuco para a Bahia que foram consultados pelo senado da câmara de Salvador acerca da qualidade da carga de sal de Itamaracá que havia sido comprada pelo contratador do sal.

Os dados nos levam a sugerir que esta embarcação específica, cujo destino não é identificado no registro, ao deixar o porto de Aracati, provavelmente, partisse rumo ao porto de Salvador. Este fato demonstraria a atuação de Salvador de Souza Braga no comércio de carnes salgadas movido entre o porto do Aracati e o porto da cidade da Bahia, circuito de navegação que entendemos ter sido fortalecido no contexto de vigência do monopólio da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, o que se infere, entre outros aspectos, pela construção, no início da década de 1770, da Igreja de Nosso Senhor do Bonfim, uma das sólidas construções levantadas no “porto do sertão” do Aracati entre as décadas de 1760 e 1770; pois, conforme Liberal de Castro: “A devoção ao Senhor do Bonfim, no Aracati e

⁹³¹ Todas as informações referentes à movimentação de embarcações relacionadas a Salvador de Souza Braga tomam como referência o Livro (Nº 23) de notas da Câmara da vila de Santa Cruz do Aracati de registro dos barcos que deram entrada no porto da vila entre 1767-1802.

⁹³² Tratam-se dos barcos por invocação: “Bom Jesus das Portas Divino Espírito Santo” tendo Salvador de Souza Braga como mestre; e “Divino Espírito Santo Bom Jesus dos portos e Nossa Senhora da Penha de França” comandado pelo mestre Francisco José de Medeiros.

também no Icó, comprovada pelas respectivas igrejas, demonstra relacionamento humano ou comercial com a cidade do Salvador”⁹³³.

Imagem 5 – Igreja de Nosso Senhor do Bonfim (Aracati-CE)



Fonte: Foto do autor em 22 ago. 2018

Salvador de Souza Braga, assim como seu genro e os membros do grupo dos Basto e dos Pinto Martins, também foi familiar do Santo Ofício, cargo para o qual foi habilitado no ano de 1775. Nas consultas referentes a sua habilitação que foram realizadas no ano de 1773 no Recife, Salvador de Souza Braga é identificado como piloto de embarcação e é descrito como um homem que vivia abastadamente: “[...] pois possui fazendas de gado no sertão e meação em hum barco que nele anda de piloto com negocio seo avultado do sertão para o Rio de Janeiro donde tira Bastantes lucros”⁹³⁴ O testemunho aponta os laços que ligavam o investimento de Salvador de Souza Braga na economia do criatório, sendo dono de

⁹³³ CASTRO, Liberal. In: BEZERRA, José Ramiro Teles (org.). **Aquarelas e desenhos do Ceará oitocentista: o trabalho de José dos Reis Carvalho na Comissão Científica de Exploração (1858-1861)**. [s. l.]: IPHAN, 2017. p. 200. Sobre o histórico da Igreja do Senhor do Bonfim em Aracati ver: SANTOS, Benedicto. A Capella do Senhor d Bomfim erecta em Aracaty. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, v.31, p. 336-353, 1917.

⁹³⁴ ANTT: Diligência de habilitação de Salvador de Sousa Braga Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Salvador mç. 3, doc. 48.

fazendas de criar nos sertões da capitania do Siará Grande e dono de barco que moviam conexões entre os portos do sertão e o Rio de Janeiro, praça na qual seu genro, Pedro José da Costa Barros, vivera antes de casar-se no Recife com sua filha.

Se o casamento com Antonia de Souza Braga corresponde a um referencial de estabelecimento de Pedro José da Costa Barros no Recife, a partir de onde passou a atuar de forma direta no comércio movido com os portos do sertão, vindo a fixar residência no Aracati; antes de se casar, Pedro José da Costa Barros vivera no Rio de Janeiro, pois em seu assento de casamento, realizado em 1773, consta que, a ele, teria sido: “[...] dado fiança aos banhos da V.^a de Ponte de Lima, Arcebispo de Braga, e da Candelaria do Rio de Janr.^o onde aSystio sem se descobrir impedim.^o algum”⁹³⁵ Entende-se, com isso, que a união de Pedro José da Costa Barros com a filha de Salvador de Souza Braga decorreria de laços estabelecidos entre futuros “sogro” e “genro” provavelmente em decorrência do comércio de carnes salgadas movido com o Rio de Janeiro entre o final da década de 1760 e início da década de 1770 que, conforme previamente destacado, foi uma época na qual, teria se dado uma intensificação no trato de carnes salgada entre os portos do sertão e o Rio de Janeiro para o abastecimento das tropas mobilizadas em decorrência dos conflitos entre os impérios ibéricos nos limites meridionais da América portuguesa.

O entendimento apresentado nos leva a supor que Salvador de Sousa Braga fosse um dos negociantes proprietários de embarcações com os quais o governador de Pernambuco, José Cezar de Menezes, indicava, no ano de 1775, ter estabelecido contato e acordado o envio ao Rio de Janeiro de carnes salgadas dos portos do sertão para o provimento das tropas mobilizadas em meio aos conflitos contra as forças hispânicas.⁹³⁶

Se os referenciais acerca de Salvador de Sousa Braga dão conta do estabelecimento de trato direto com o Rio de Janeiro que nos leva a supor que esta tenha sido uma das grandes motivações para a fixação de seus interesses (e de seu genro) no porto do Aracati entre as décadas de 1760 e 1770; Domingos Dias da Silva, por meio do comércio de carnes e propriedade de embarcações teve uma notável atuação na porção centro-sul da colônia entre as décadas de 1760 e o início da década de 1790, atuação que entendemos ter sido uma importante base para a sua fixação em Parnaíba no início da década de 1770 e de

⁹³⁵ANTT: Diligência de habilitação de Pedro José da Costa Barros Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Pedro, mç. 38, doc. 651.

⁹³⁶ 1775, janeiro 5, Recife OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, enviando a fragata real, com recrutas, farinha, feijão e mais dez sumacas de carnes do sertão para o Rio de Janeiro, em cumprimento às em cumprimento às ordens recebidas. Anexo: 1 doc. AHU_CU_015,Cx.118, D.9011.

afirmação do poder político e econômico de seu filho Simplício Dias da Silva que foi figura de grande destaque no Piauí no início do século XIX.

Imagem 6 – Simplício Dias da Silva (1773-1829)



Fonte: Museu do Piauí –Teresina-PI

Foto do autor de 18 fev. 2018.

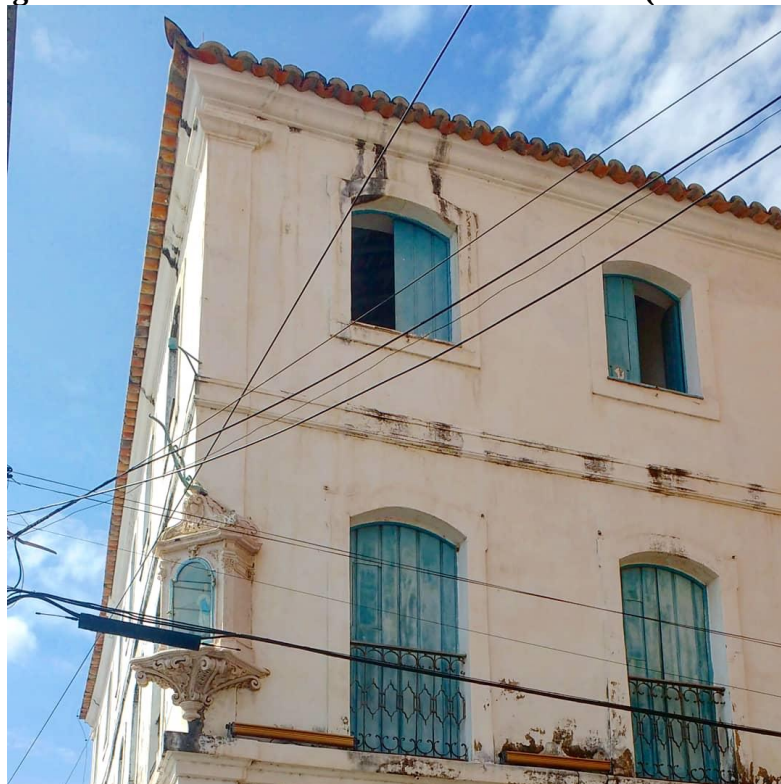
Ao falecer em Parnaíba no ano de 1793, Domingos Dias da Silva deixou como herdeiros dois filhos naturais que por ele foram reconhecidos e legitimados: Simplício Dias da Silva e Raimundo Dias da Silva. O primeiro deles tratava-se do “mulato” ao qual o governador do Maranhão, Dom Fernando António de Noronha, referia-se ao comunicar a morte de Domingos Dias da Silva ao secretário de Estado, Martinho de Melo e Castro⁹³⁷. Com a morte de seu pai, Simplício não somente herdou grande parte da fortuna paterna, como

⁹³⁷ As mães de Simplício e Raimundo Dias da Silva chamavam-se, respectivamente Claudina Josefa e Maria Dias. Sobre Claudina Josefa consta informação de que seria mulher solteira natural da vila de Parnaíba. O fato de Simplício ser identificado como mulato pelo governador do Maranhão nos leva a entender que sua mãe fosse uma mulher negra ou mestiça. Sobre Maria Dias, além dos poucos dados (pois sobre ela a única informação possível de ser levantada foi a de que seria solteira) seu sobrenome nos leva a supor que poderia, até mesmo, tratar-se de escrava de Domingos Dias da Silva. As certidões de legitimação de Simplício e Raimundo Dias da Silva e as informações acerca de suas mães constam, respectivamente em: ANTT: Autos de Justificação de Nobreza de Simplício Dias da Silva, Feitos Findos, Justificações de Nobreza, mç. 31, n.º 48; e [ant. 1795, Junho, 16] REQUERIMENTO de Raimundo Dias da Silva à rainha [D. Maria I], solicitando uma carta de legitimação atestando que é filho do capitão Domingos Dias da Silva. Anexo: 2 docs. AHU-Piauí, cx. 15, doc. 19 AHU_CU_016, Cx. 19, D. 995.

conservou o lugar de destaque de seu pai nas atividades mercantis desenvolvidas em Parnaíba; destaque que, associado ao modo de vida que levou e à força política que constituiu – destacando-se nos conflitos relacionados à independência no Piauí, em meio aos quais apoiou os vínculos com a corte do Rio de Janeiro –, fizeram dele uma figura digna de menção nos relatos de alguns estrangeiros que estiveram no Brasil no início do século XIX.

No relato de sua passagem por São Luís em 1811, Henry Koster indica que, pouco após a sua chegada à capital do Maranhão, fora apresentado ao alguns dos mais prestigiosos negociantes e plantadores da região, dentre os quais destacou o coronel Simplício Dias da Silva, ressaltado como: “[...] subgovernador de Parnaíba, pequeno porto situado a três graus a leste de São Luis” , onde teria: “[...] casa magnífica, banda de música composta por seus escravos, alguns dos quais educados em Lisboa e Rio de Janeiro.”⁹³⁸

Imagem 7 – Detalhe do Sobrado dos Dias da Silva (Parnaíba-PI)



Fonte: Foto do autor de 11 ago. 2018

O francês Louis François de Tollenare, também fez referências ao poder, ilustração e a opulência em que vivia Simplício Dias da Silva. Ao referir-se à vila de São João da Parnaíba em suas “*Notas Dominicais*” – nas quais relata sua estadia no Brasil na segunda metade da década de 1810 – Tollenaire ressaltou que nesta vila:

⁹³⁸ As citações destacadas encontram-se em: KOSTER, Henry. **Viagens ao Nordeste do Brasil**. Rio de Janeiro - São Paulo-Fortaleza: ABC Editora, 2003. p. 242-243.

[...] se acha a magnífica propriedade do sr. Simplício Dias da Silva, um dos mais opulentos particulares do Brasil. [...]. O sr. Simplício viajou na França e na Inglaterra, e ali aprendeu a conhecer o respeito devido á civilização; occupa-se das bellas-artes, vive com um luxo asiático, mantém músicos com grande dispêndio, acolhe os estrangeiros, gosta dos Franceses, vive nos seus domínios como um homem poderosamente rico.⁹³⁹

A análise do inventário do coronel Simplício Dias da Silva, datado de 1833, feita por Miridan Falci, possibilita dimensionar o amplo poder econômico deste sujeito que nos leva a supor que, ao falecer no ano de 1829, Simplício Dias da Silva fosse o homem mais rico do Piauí. Sobre a composição do patrimônio do dito coronel, Miridam Fauci ressalta que:

Sua riqueza era superior à Receita Provincial [do Piauí], proveniente principalmente dos dízimos do gado. Seu inventario [...] relaciona 21 fazendas contendo 25.780 cabeças de gado, armazéns de sal, inúmeros prédios urbanos e sobrados “terras de plantar”, roça de milho, arroz e outras, além de objetos que demonstram a sua principal atividade: sacas de algodão com 365 arrobas em caroço, engenho de descaroçar, prensa de ensacar, prensa de enfardar e roda de descaroçar. Em gado e terras, seu inventário chega a atingir 148 contos, 115 mil e quatrocentos reis. Ao todo mais de 300 contos de reis.⁹⁴⁰

O destaque patrimonial de Simplício Dias da Silva também se revela no número de cativos que possuía, correspondente à soma de 415 indivíduos escravizados, dentre os quais:

[...]encontravam-se africanos de diversas nações: Congo, Benguela, Cassange. O número de mulheres escravas era diminuto. Os homens perfaziam 96% da escravaria [...] As profissões designadas aos escravos eram muito diversificadas: ourives, enfermeiros, calafates, pedreiros, mestres ferreiros, e mestres de navegação, além, é claro de muitos roceiros, vaqueiros e marinheiros.⁹⁴¹

A condição de mestiço justifica o fato de Simplício Dias da Silva não ter pleiteado, assim como seu pai, o hábito de familiar do Santo Ofício, para o qual sua “mácula de sangue” constituiria um impedimento certo frente ao Tribunal do Santo Ofício. Esta condição, contudo, não obistou sua busca em afirmar-se socialmente na sequência da morte de seu pai, o que se deu, entre outros aspectos, por seu pleito ao hábito da prestigiosa Ordem de Cristo (ainda mais nobilitante que o cargo de familiar do Santo Ofício) ao qual teve acesso, no ano de 1798, por dispensa régia de provanças concedida após requerimento encaminhado no

⁹³⁹ TOLLENARE, L.F. de. **Notas Dominicaes**: tomadas durante uma residência em Portugal e no Brasil nos annos de 1816, 1817 e 1818. Recife: Empreza do Jornal do Recife, 1905. p. 162-163.

⁹⁴⁰ FALCI, Miridan Britto Knox. O ilustre senhora da Parnaíba: Simplício Dias da Silva. In: REUNIÃO DA SOCIEDADE BRASILEIRA DE PESQUISA HISTÓRICA. 13, 1993, Florianópolis. **Separata dos Anais da XIII Reunião da Sociedade Brasileira de Pesquisa Histórica**. Florianópolis, 1994. p. 166.

⁹⁴¹ *Ibid.*, p. 166-167.

ano de 1797 no qual Simplício Dias da Silva apresentava uma extensa relação de serviços prestados por seu falecido pai e por ele próprio.⁹⁴²

Dentre os serviços prestados por seu pai que são apresentados no dito requerimento, identifica-se que, à época dos conflitos contra os espanhóis entre as décadas de 1760 e 1770, Domingos Dias da Silva teve uma intensa atuação no sul da América portuguesa. Conforme as atestações apresentadas por Simplício Dias da Silva, sabemos que, a 29 de novembro de 1765, Domingos Dias da Silva, mestre e senhorio da sumaca Nossa Senhora de Belém e Sam José e Almas, foi contratado para ir: “[...] na dita Summaca a Colonia do Sacramento fazer descarga das carnes secas que tinha conduzido do certão de Pernambuco”. Na dita sumaca, a mesma operação teria sido repetida nos finais dos anos de 1766, 1767 e 1769. Entre 15 de dezembro de 1775 e 07 de março de 1776, a sumaca Nossa Senhora de Belém e São Francisco de Paula, de propriedade de Domingos Dias da Silva, teria estado à disposição do serviço régio; o mesmo ocorrendo com a sumaca Nossa Senhora de Belém São José entre 24 de janeiro de 1776 e 23 de abril de 1776. De acordo com as indicações, as ditas sumacas teriam sido armadas em guerra para a expedição do Rio Grande.

Se intenso à época dos conflitos contra os espanhóis nas porções meridionais da América portuguesa, o trato mantido por Domingos Dias da Silva com a porção centro-sul da colônia se manteve na sequência destes conflitos quando a sumaca “Nossa Senhora da Glória e São Francisco de Paula”, de sua propriedade, esteve entre 24/03/1787 e 21/09/1790 à disposição do real serviço da Ilha da Trindade, pequena ilha no oceano Atlântico, situada cerca de 1.200 km a leste da cidade de Vitória, na qual o governo do Rio de Janeiro manteve uma guarnição militar entre as décadas de 1780 e 1790 em decorrência de ameaças de sua ocupação por ingleses.⁹⁴³

Foi em razão da prestação de serviços no transporte de carnes secas para a praça de Colônia efetuados em sua sumaca “Nossa Senhora de Belém e São José e Almas”, à época dos conflitos contra os espanhóis, que Domingos Dias da Silva recebeu, a 09 de janeiro de 1770, por parte de Pedro José Soares de Figueiredo Sarmento, governador da Colônia do Sacramento, a patente de capitão de mar-e-guerra *ad honorem*.⁹⁴⁴

⁹⁴² ANTT: Diligência de habilitação para a Ordem de Cristo de Simplício Dias da Silva. Mesa da Consciência e Ordens, Habilitações para a Ordem de Cristo, Letra S, mç. 5, n.º 31.

⁹⁴³ Todos os dados referentes aos serviços de Domingos Dias da Silva encontram-se em: ANTT: Requerimento de Simplício Dias da Silva, Capitão de Cavalaria Auxiliar do Regimento que guarnece a cidade do Maranhão, socitando a mercê do habito da Ordem de Cristo e o foro de Fidalgo Cavaleiro. Ministério do Reino, mç. 922, proc. 3.

⁹⁴⁴ [ant. 1770, Outubro, 23] REQUERIMENTO do capitão da sumaca Nossa Senhora de Belém, São José e Almas, Domingos Dias da Silva, ao rei [D. José], solicitando confirmação de carta patente do posto de

Ao considerarmos que a historiografia regionalista no Piauí alega que o estabelecimento de Domingos Dias da Silva em Parnaíba, no início da década de 1770, teria sido precedido por seu estabelecimento no Rio Grande do Sul, onde teria aprendido técnicas de produção de charque que teria passado a desenvolver ao se estabelecer no porto da capitania do Piauí, sendo esta uma das razões que justificaria o destaque por ele adquirido no comércio de carnes movido em Parnaíba; entende-se que, apesar de nada provável – na medida em que no início da década de 1770 o território do Rio Grande do Sul encontrava-se no espaço conflagrado pela guerra contra os espanhóis, de que nele ainda não tivera início a produção mercantil do charque que viriam a conferir o destaque que este espaço adquiriria pela exportação de carnes salgadas e que a atuação de Domingos Dias da Silva na região, conforme constatado, era a de fornecimento de carnes secas produzidas nos portos do sertão – a alegação proposta constituiu-se a partir de um fundo de verdade relacionado à atuação de Domingos Dias da Silva no trato de carnes com o sul da América portuguesa que revela, por sua vez, na mesma medida, um reforço da narrativa historiográfica aos vínculos que relacionam a experiência de produção mercantil de carnes salgadas desenvolvida na porção oriental da costa leste-oeste com aquela que se organiza no Rio Grande de São Pedro a partir do início da década de 1780; vínculos que também se observam na relação que se estabelece entre o desenvolvimento da pecuária do charque no Rio Grande de São Pedro e a migração de José Pinto Martins de Aracati para Pelotas.⁹⁴⁵

Em ambos os casos, os laços sugeridos tomam como base um entendimento no qual o desenvolvimento das atividades de produção de carnes salgadas nestes dois espaços encontrava-se fortemente associado ao domínio de técnicas específicas de produção do gênero e a fatores ligados aos espaços de produção (como o clima), de forma que os períodos de estiagem nas regiões de criatório vinculadas aos portos do sertão e as condições climáticas mais favoráveis ao criatório das regiões meridionais da América portuguesa foram entendidos como fatores decisivos para o estabelecimento da relação entre os processos de declínio das

capitão de mar-e-guerra ad honorem. Anexo: carta patente. AHU-Nova Colônia do Sacramento, cx. 10, doc. 36. AHU_CU_012, Cx. 7, D. 602.

⁹⁴⁵ O entendimento de que a produção de carnes salgadas desenvolvida em Parnaíba por Domingos Dias da Silva, seria decorrente de um suposto estabelecimento prévio no Rio Grande do Sul, decorre, certamente de leituras feitas acerca de um trecho da já mencionada carta escrita no ano de 1877 pelo coronel José Francisco de Miranda Osório, genro do sobrinho de Domingos Dias da Silva, na qual Osório relata acerca da origem de Dias da Silva que: “Domingos Dias da Silva, natural de Portugal, dali veio para o Rio Grande do Sul, onde se estabeleceu e viveu alguns anos; e lá adquiriu não pequena fortuna, transportando-se para aqui, cerca do ano 1768, trazendo esse capital em moeda, obras de ouro e prata, além de outras em barras fundidas etc.” COSTA, F.A. Pereira da. **Cronologia Histórica do Estado do Piauí**. v.1. Rio de Janeiro: Editora Artenova, 1974. p. 196.

atividades da pecuária das carnes secas do sertão e de emergência da pecuária do charque no final do século XVIII.

Ao evidenciarmos a amplitude das escalas de produção e dos circuitos mercantis mobilizados pela pecuária das carnes secas, bem como as principais bases de consumo por ela atendidas (que, em grande medida, foram as mesmas atendidas pela pecuária do charque) reafirma-se a compreensão de que a mudança do eixo de produção de carnes salgadas que ocorre na América portuguesa no final do século XVIII – mais do que decorrente de fatores relacionados às bases de produção: técnicas de fabricação do gênero e condições climáticas em regiões de criatório distintas – decorreu, antes de tudo, de mudanças relacionadas a fatores da ordem do mercado deste gênero como suas principais bases de consumo, mas também das redes mercantis que as promoveram, redes que, no caso daqueles que defenderam o fomento à produção de carnes salgadas no Rio Grande de São Pedro, atuaram fortemente, nas duas últimas décadas do século XVIII, em favor da derrubada do estanco do sal que conferia vantagens à pecuária das carnes secas do sertão e limitava o avanço da pecuária do charque.

Os elementos destacados reforçam o entendimento de que a pecuária das carnes secas do sertão foi uma experiência da indústria da salga de dimensões verdadeiramente imperiais na medida em que suas dinâmicas, ao longo do século XVIII, foram moldadas e estiveram intimamente relacionadas com as transformações que se operaram no império português no século XVIII, marcadas, entre outros aspectos: pela consolidação do eixo atlântico no conjunto do império a partir das transformações movidas na Idade o Ouro; pela profunda integração entre portos do Estado do Brasil com portos negreiros da África, com repercussões em uma expansão, sem precedentes, da população de origem africana na América portuguesa; e pelo gradual processo de transferência do eixo político e econômico da América portuguesa para a porção centro-sul. Estes aspectos nos levam a concordar com o entendimento de Jonas Vargas acerca do papel desempenhado por José Pinto Martins na transferência do eixo da produção de carnes salgadas na América portuguesa da porção oriental da costa leste-oeste para o Rio Grande de São Pedro.

Ao analisar o inegável destaque da atuação de José Pinto Martins na promoção da pecuária do charque com seu estabelecimento em Pelotas no final do século XVIII – e ressaltando o entendimento expresso por Antonio Otaviano Vieira Junior que demonstrou que a efetiva mudança de José Pinto Martins para Pelotas não se deu na sequência da seca de 1777-1778 (como apontava a historiografia regionalista), mas em período posterior, quando as

atividades das charqueadas já haviam sido iniciadas no sul⁹⁴⁶ – Jonas Vargas entende que a importância de José Pinto Martins para a organização da pecuária do charque se encontraria muito mais relacionada ao processo de abertura dos mercados de Pernambuco e da Bahia ao charque⁹⁴⁷, do que propriamente no pioneirismo da produção ou na difusão de técnicas de produção do gênero, como defendiam as historiografias regionalistas do Rio Grande do Sul e do Ceará que, em ambos os casos, ressaltaram a importância de José Pinto Martins como elemento de conexão entre as duas mais destacadas experiências da indústria da salga vivenciadas na América portuguesa/Império do Brasil⁹⁴⁸. Conforme Vargas:

Pouco se conhece da fase inicial de instalação dos galpões de charquear em Pelotas, mas quando Pinto Martins chegou na capitania sulina, provavelmente na passagem da década de 1780 para a de 1790, o charque já era fabricado no Rio Grande do Sul em larga escala. No entanto, a atuação deste charqueador neste contexto não deve ser desprezada. Caso não tivesse possuído um papel importante nos primórdios do complexo charqueador pelotense, dificilmente Pinto Martins teria sido lembrado como o grande “empreendedor” da localidade no século XVIII. Creio que a contribuição de Pinto Martins para a história das charqueadas pelotenses não foi ter instalado a primeira fábrica, mas sim, ter contribuído para a abertura dos mercados nordestinos para o produto, o que fez a produção aumentar em extraordinária escala.⁹⁴⁹

Na análise que desenvolveu acerca do estabelecimento de José Pinto Martins em Pelotas, Jonas Vargas teceu algumas considerações acerca de Alexandre Inácio da Silveira, negociante natural no Rio Grande de São Pedro, membro de uma importante e tradicional família local que era proprietária das terras em que se estabeleceram as primeiras charqueadas na região do arroio Pelotas.

Conforme Vargas, Alexandre Inácio da Silveira era um negociante que atuava em amplos circuitos que ligavam o Rio Grande de São Pedro ao reino e algumas das principais praças da América portuguesa, atuação que, conforme Vargas, fez dele um dos principais representantes dos comerciantes e estancieiros do Rio Grande de São Pedro entre o final do

⁹⁴⁶ VIEIRA JÚNIOR, Antônio Otaviano. De Família, Charque e Inquisição se fez a trajetória dos Pinto Martins (1749-1824). **Revista Anos 90**. Porto Alegre, v. 16. n. 30, p. 187-214, dez. 2009.

⁹⁴⁷ Sobre a importância que representou para fortalecimento da pecuária do charque o acesso, especificamente, ao mercado da Bahia, cabe lembrar que, conforme Helen Osório, a Bahia foi o principal mercado para o charque até o final da década de 1810. OSÓRIO, Helen **O império português no sul da América: estancieiros, lavradores e comerciantes**. Porto Alegre: Editora UFRGS, 2007.

⁹⁴⁸ De acordo com Monquelat e Marcolla, o destaque ao pioneirismo de José Pinto Martins na historiografia sobre a produção do charque em Pelotas, toma como referência inicial, provavelmente, o trabalho do intelectual João Simões Lopes Neto que – na Revista sobre o 1º centenário de Pelotas, publicada nos anos de 1911 e 1912 – atribuiu a José Pinto Martins a precedência na fundação da futura cidade de Pelotas. Ver: José Pinto Martins, o Charque em Pelotas (In) MONQUELAT, A.F; e MARCOLLA, V. **Desfazendo Mitos: Notas à História do Continente de São Pedro**. Pelotas: Editora Livraria Mundial, 2010. p. 75-82.

⁹⁴⁹ VARGAS, Jonas Moreira. **Pelas margens do Atlântico: Um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX)** 2013. Tese (Doutorado em História Social) Instituto de História, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013. p. 106.

século XVIII e início do XIX. A importância de Alexandre Inácio da Silveira na fase de organização do complexo econômico do charque se revela, entre outros aspectos, no fato ter sido ele o responsável pela já mencionada inspeção das salinas de Cabo Frio que foi liberada com o intuito de avaliar a qualidade de seu sal para a produção do charque, liberação concedida em um contexto no qual o estanco do sal, a despeito de críticas e flexibilizações, seguia vigente.⁹⁵⁰

Ao considerar que José Pinto Martins estabeleceu sua charqueada em terras pertencentes à família de Alexandre Inácio da Silveira e que Pinto Martins teve filhos com mulheres que foram escravizadas por membros da família do negociante sulista, Jonas Vargas supõe que o estabelecimento de José Pinto Martins em Pelotas, tenha contado com a intermediação de Silveira que, entre outras localidades, movia negócios com o Recife, base em que estava centrada a atuação dos irmãos Pinto Martins e de onde a relação entre ambos poderia ter sido estabelecida.⁹⁵¹ Diante do explicitado entendemos como necessário tecer algumas considerações adicionais sobre o estabelecimento de José Pinto Martins em Pelotas.

A mudança de José Pinto Martins para Pelotas, conforme destacou Antonio Otaviano Vieira Junior, foi feita de forma conjunta com seu irmão Antonio Pinto Martins e se deu na sequência das mortes de João e Bernardo Pinto Martins, que eram os principais coordenadores das atividades desenvolvidas pelo grupo dos 04 irmãos na exploração do comércio de carnes salgadas nos portos do sertão, grupo que dividia suas atuações diretas com especial destaque entre os portos do Recife, Aracati e Mossoró.⁹⁵²

A identificação em fontes documentais da atuação de José e Antonio Pinto Martins no Aracati entre os anos de 1789 e 1790 e de José Pinto Martins no Rio Grande de São Pedro, no ano de 1796, nos levam a entender que esta mudança se deu na primeira metade da década de 1790, o que, a priori, nos leva a associá-la à conjuntura da “seca grande” que pôs

⁹⁵⁰ [post. 1798, Outubro, 8] REQUERIMENTO de Alexandre Inácio da Silveira à rainha [D. Maria I], solicitando que o Conselho Ultramarino ouça as partes envolvidas na violência praticada contra o suplicante durante a inspeção realizada às salinas de Cabo Frio, no intuito de se averiguar qual dos sais do Brasil seria o mais aconselhável para salgar as carnes do Rio Grande [de São Pedro], e, não achando necessário fazê-lo, se consulte o que parecer acerca do seu requerimento. Anexo: requerimento, aviso, ofício, ofícios (cópias). AHU-Rio de Janeiro, cx. 170, doc. 6, cx. 169, doc. 101, cx. 170, doc. 42 AHU_CU_017, Cx. 166, D. 12384.

⁹⁵¹ VARGAS, Jonas Moreira. **Pelas margens do Atlântico**: Um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX) 2013. Tese (Doutorado em História Social) Instituto de História, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013. p. 110-113.

⁹⁵² Bernardo Pinto Martins morreu, no ano de 1787, em decorrência de uma facada contra ele desferida por um escravo seu. Conforme Antonio Otaviano Vieira Junior, a morte João Pinto Martins (da qual não sabemos a data) teria se dado na sequência da morte de Bernardo, o que nos leva a supor que tenha ocorrido entre o final da década de 1780 e começo da década de 1790. VIEIRA JÚNIOR, Antônio Otaviano. De Família, Charque e Inquisição se fez a trajetória dos Pinto Martins (1749-1824). **Revista Anos 90**. Porto Alegre, v. 16. n. 30, p. 187-214, dez. 2009.

fim às atividades das oficinas no Aracati, de forma que esta migração, de fato, pode ter tido como uma de suas bases de motivação um período de estiagem: não o de 1777-1778, como alegava a historiografia regionalista, mas o de 1790-1793.⁹⁵³

Sobre este período, cabe, contudo, destacar que, na mesma medida em que a primeira metade da década de 1790 é marcada no Aracati pela “seca grande”, este também é o período em que se inicia a arrancada escravista da região centro-sul da América portuguesa que se afirmou na sequência e marca a emergência do Rio de Janeiro rumo ao posto de principal porto negreiro das Américas, aspecto digno de ser posto em questão em razão da forte associação do mercado das carnes salgadas com demandas de consumo movidas pelas dinâmicas do escravismo que, neste período, vivenciou profundas transformações, movendo fortemente interesses estabelecidos na praça do Rio de Janeiro que exercia uma forte influência no Rio Grande de São Pedro .

Se os laços destacados por Jonas Vargas entre Alexandre Inácio da Silveira e José Pinto Martins, inegavelmente, indicam a manutenção de relações que, muito provavelmente, foram importantes no processo de estabelecimento de José Pinto Martins em Pelotas, entendemos que a mudança de José e de seu irmão para o sul possa ter contado, antes de tudo, com a intermediação de uma figura ilustre da comunidade mercantil do Rio de Janeiro com a qual, tanto os irmãos Pinto Martins, quanto Alexandre Inácio da Silveira mantiveram relações: o negociante Brás Carneiro Leão.

A partir de um levantamento nos registros dos livros de notas do tabelião da vila de Aracati disponíveis no Arquivo Público do Estado do Ceará, identificamos que nos, anos de 1779 e 1781, o capitão João Pinto Martins, o capitão Antonio Coelho Basto, o tenente coronel Manuel Rodrigues da Silva e o mestre de campo Teodósio Luis da Costa registraram procurações nas quais constituíam representantes em algumas localidades, dentre as quais, a cidade do Rio de Janeiro.⁹⁵⁴ Além de todos os quatro serem nesta época proprietários ou

⁹⁵³ Na consulta a livros de notas do cartório de Aracati identificamos registros de procurações, compra e venda de terras efetuadas por José e Antonio Pinto Martins nos anos de 1789 e 1790, o que indica que, neste período, ambos ainda encontravam-se estabelecidos em Aracati. Já no ano de 1796, José Pinto Martins é signatário de uma representação movida por moradores do Rio Grande do Sul e de negociantes de Bahia que nos levam a entender que, neste ano, José Pinto Martins já estava estabelecido no sul.

⁹⁵⁴ As ditas procurações foram passadas de forma individual respectivamente nos dias: 24/09/1779, 24/03/1781, 21/07/1781, 26/10/1781 e estão registradas em dois livros distintos: a primeira em: APEC. Cartório de Aracati. Livro de Notas do Tabelião (1778-1779). f. 92.-f.93v.; as demais em: APEC. Cartório de Aracati. Livro de Notas do Tabelião (1781-1782). f. 08v.-f.10; f. 31.-f.32; f. 46.-f.47. Sobre estas 4 procurações destaca-se que além da constituição de outros procuradores no Rio de Janeiro, cada constituinte também constituiu procuradores em outras localidades como foi o caso de Salvador e o Recife. No Recife, entre outros sujeitos constituídos como procuradores, encontram-se, em alguns dos casos: o Mestre de Campo Henrique Martins e os Capitães João Coelho Basto e Domingos Pires Ferreira.

administradores de oficinas em Aracati, outro aspecto associa estas quatro procurações: a constituição de Brás Carneiro Leão como procurador na cidade do Rio de Janeiro.⁹⁵⁵

Conforme destacamos previamente, Brás Carneiro Leão foi um dos principais negociantes da cidade do Rio de Janeiro no denominado “período colonial tardio”, e esteve fortemente engajado no fomento à pecuária do charque no Rio Grande de São Pedro no final do século XVIII, o que se evidencia, entre outros fatores, na prestação de apoio que Brás Carneiro Leão concedeu a Alexandre Inácio da Silveira nas inspeções por ele movidas nas salinas de Cabo Frio no final da década de 1790, apoio que se deu tanto com financiamento, quanto na disponibilização de seus escravos para o desenvolvimento destas atividades.⁹⁵⁶

Ao concordarmos com o entendimento de Jonas Vargas de que o destaque da atuação de José Pinto Martins em Pelotas, mais do que no pioneirismo da produção, se deva ao papel que possa ter tido na abertura dos mercados da Bahia e de Pernambuco ao charque (mercados nos quais a rede familiar dos Pinto Martins atuava há algumas décadas no comércio das carnes secas do sertão), a constituição de Brás Carneiro Leão como procurador no Rio de Janeiro por 04 donos de oficinas no Aracati entre 1779 e 1781, (dentre os quais o irmão de José Pinto Martins e o sobrinho e afilhado deste, Antonio Francisco Basto) aponta a projeção dos interesses deste importante negociante do Rio de Janeiro, na pecuária das carnes secas do sertão desenvolvida no mais importante porto produtor de carnes salgadas da porção oriental da costa leste-oeste.

Se a constituição de Brás Carneiro Leão como procurador do irmão mais velho de José Pinto Martins e de outros donos de oficinas em Aracati indica laços que, a despeito de não estarem registrados de forma expressa nas procurações, certamente tinham como um de seus principais motivadores o comércio de carnes secas movido entre Aracati e o Rio de

⁹⁵⁵ Se já destacamos a propriedade de oficinas em Aracati entre os Basto e os Pinto Martins na década de 1780, os termos de aforamento também indicam que, no ano de 1780, Manuel Rodrigues da Silva seria dono de uma oficina com 40 braças em quadra com currais e estaleiro; e da oficina de Manuel Francisco da Cunha com 40 braças em quadra sem currais e estaleiro cujo administrador seria Teodósio Luis da Costa. Os dois registros em questão encontram-se transcritos em: JUCÁ NETO, Clóvis Ramiro. **Primórdios da Urbanização no Ceará**. Fortaleza: Edições UFC: Banco do Nordeste do Brasil, 2012. p. 507. No caso do registro de aforamento da oficina de Manuel Francisco da Cunha não consta a menção de que Teodósio Luis da Costa seria seu administrador, esta menção encontra-se em um registro de auto de Audiência geral da câmara de Aracati do ano de 1781 que encontra-se transcritas em: NOBRE, Geraldo da Silva. **As oficinas de Carnes do Ceará: uma solução local para uma pecuária em crise**. Fortaleza: Gráfica Editorial Cearense, 1977. p. 86.

⁹⁵⁶ [post. 1798, Outubro, 8] REQUERIMENTO de Alexandre Inácio da Silveira à rainha [D. Maria I], solicitando que o Conselho Ultramarino ouça as partes envolvidas na violência praticada contra o suplicante durante a inspeção realizada às salinas de Cabo Frio, no intuito de se averiguar qual dos sais do Brasil seria o mais aconselhável para salgar as carnes do Rio Grande [de São Pedro], e, não achando necessário fazê-lo, se consulte o que parecer acerca do seu requerimento. Anexo: requerimento, aviso, ofício, ofícios (cópias). AHU-Rio de Janeiro, cx. 170, doc. 6, cx. 169, doc. 101, cx. 170, doc. 42 AHU_CU_017, Cx. 166, D. 12384.

Janeiro – interesses, portanto, possíveis de serem identificados cerca de uma década antes do efetivo estabelecimento de José Pinto Martins em Pelotas e movidos em um período em que as atividades de produção do charque vivenciavam sua fase inicial – algo a se destacar é que os laços entre Brás Carneiro Leão e os irmãos Pinto Martins é, em muito, anterior à sua constituição como procurador no Rio de Janeiro de proprietários de oficinas de produção de carnes salgadas em Aracati.

Na análise do processo de habilitação de Brás Carneiro Leão a familiar do Santo Ofício, que foi concluído em fevereiro de 1764, identificamos que este importante negociante da praça Rio de Janeiro era um reinol natural da freguesia de São Salvador de Meixomil, a mesma freguesia de origem dos irmãos Pinto Martins, o que nos leva a entender que os laços que vinculavam Brás Carneiro Leão aos Pinto Martins seriam, em muito, anteriores ao registro da procuração passada por João Pinto Martins no ano de 1779, o que se reforça com a análise comparativa de alguns dados contidos nos processos de habilitação destes dois sujeitos a familiares do Santo Ofício.⁹⁵⁷

Sobre Brás Carneiro Leão, sabemos que seu nascimento se deu a 03 de fevereiro de 1732, o que nos leva a identificar que seria quase oito anos mais velho do que João Pinto Martins. Nas consultas realizadas no ano de 1763 na freguesia de São Salvador de Meixomil em meio ao processo de habilitação de Brás Carneiro Leão, constata-se a proximidade e o conhecimento entre as famílias de Brás Carneiro Leão e dos irmãos Pinto Martins na medida em que as duas primeiras testemunhas consultadas foram Antonio Martins, (oficial de tamanqueiro que teria à época 82 anos), e sua filha Bernarda Martins, (mulher solteira de 55 anos), que eram, respectivamente, avô materno e tia materna dos irmãos Pinto Martins. Os testemunhos de ambos dão conta de que conheciam o habilitando e sua família, mas, também, de não terem com ele parentesco algum, o que a priori se poderia supor em razão de Brás Carneiro Leão ser filho do Capitão Manuel “Martins” Carneiro.

No processo de habilitação de João Pinto Martins, a primeira testemunha consultada em Meixomil no ano de 1773 foi Domingos Pinto Lobo, indicado como homem solteiro de 71 anos que declarava conhecer João Pinto Martins que, por 09 anos, teria sido seu criado e, ao fim deste período, ele próprio, testemunha, teria encaminhado a partida de João

⁹⁵⁷ Todas as infirmações relativas à habilitação de Brás Carneiro Leão tomam como referência: ANTT: Diligência de habilitação de Brás Carneiro Leão. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Brás, mç. 5, doc. 66

Pinto Martins ao Brasil⁹⁵⁸. A combinação dos sobrenomes e a idade apontada nos leva a supor que Domingos Pinto Lobo fosse irmão do padre João Pinto Lobo que, no ano de 1763, declarava ter 69 anos e foi a terceira testemunha consultada em Meixomil no processo de habilitação de Brás Carneiro Leão, testemunha que, ao fim de seu depoimento, declarou ter parentesco por consanguinidade com o habilitando em 3º e 4º grau pela parte materna.

Constatadas as relações entre as famílias de Brás Carneiro Leão e João Pinto Martins em Meixomil; a comprovação da, nada improvável, suposição de que o padre João Pinto Lobo (parente de Brás Carneiro Leão) fosse irmão de Domingos Pinto Lobo (responsável pela partida de João Pinto Martins ao Brasil) constataria também que o processo de inserção de João Pinto Martins nos circuitos mercantis movidos na colônia possa ter contado, desde seu início, com a associação a Brás Carneiro Leão que, por ser alguns anos mais velho, provavelmente, já se encontraria na América portuguesa quando João Pinto Martins partiu para os domínios ultramarinos, e nos leva a supor que as relações mercantis estabelecidas entre ambos na colônia seja, em alguns anos, anterior ao registro da procuração passada no ano de 1779 e possa ter tido como uma de suas bases a intensificação do comércio de carnes salgadas entre Pernambuco e o Rio de Janeiro no contexto dos conflitos entre os impérios ibéricos na região platina, contexto no qual se deu o estabelecimento e a afirmação dos interesses dos Pinto Martins e dos Coelho Basto no porto do Aracati.

A associação destes elementos, nos leva a entender que o estabelecimento dos irmãos Antonio e José Pinto Martins em Pelotas, que se deu após a morte de João e Bernardo Pinto Martins, pode ter contado com a intermediação de Brás Carneiro Leão que, a partir do Rio de Janeiro, atuou em favor do fomento à pecuária do charque no final do século XVIII.

Acerca das procurações passadas a Brás Carneiro Leão por donos de oficinas no Aracati, destaca-se que o período em que foram concedidas (1779-1781) é marcado por transformações no espaço regional no qual se inseriam os portos do sertão que nos levam a entender que estas concessões possam corresponder ao estabelecimento ou reforço de relações mercantis entre Aracati e o Rio de Janeiro envolvendo o comércio de carnes salgadas em um contexto marcado pelo fim do monopólio concedido às Companhias Gerais do Grão Pará e Maranhão e de Pernambuco e Paraíba; mudança que repercutiu em uma reconfiguração das bases de organização do comércio regional nas áreas sobre as quais, em maior ou menor

⁹⁵⁸ ANTT: Diligência de habilitação para o cargo de familiar do Santo Ofício de João Pinto Martins casado com Antonia Manuela do Nascimento Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, João, Mc. 157, doc. 1267.

medida, projetavam-se as influências mercantis destas companhias, como era o caso dos portos do sertão.

Considerando que a pecuária das carnes salgadas desenvolvida a partir dos portos do sertão foi um dos eixos entre os quais que se organizava a exploração mercantil das atividades de criatório desenvolvidas nas porções mais setentrionais dos Sertões do Norte no século XVIII; que seus circuitos de comércio projetavam-se para o atendimento de demandas movidas em alguns dos principais centros econômicos da América portuguesa; e que o comércio dos portos do sertão (fortemente movido por agentes vinculados à comunidade mercantil do Recife) foi mantido relativamente livre de um controle mais direto do monopólio concedido às Companhias Gerais de Comércio; entende-se como relevante a compreensão do lugar ocupado pelos portos do sertão na exploração mercantil da pecuária sobre a base regional em que se projetava a influência da praça do Recife na segunda metade do século XVIII, período cujo início é marcado por um fortalecimento dos interesses associados à produção e comércio de carnes salgadas nos portos do sertão e o fim pelo início do processo de declínio das atividades de produção e exportação de carnes secas nos portos desta região.

4.2.4 A pecuária das carnes salgadas: um eixo de exploração mercantil da pecuária na porção setentrional dos Sertões do Norte

Organizada a partir da exploração de circuitos de navegação de cabotagem que integravam os portos do sertão ao porto do Recife e estes portos a outros importantes centros mercantis da América portuguesa, a pecuária voltada à produção de carnes salgadas desenvolvida na porção oriental a costa leste-oeste ao longo do século XVIII foi um dos grandes eixos de exploração mercantil de importantes parcelas das regiões de criatório em que se subdividiam as bacias dos rios que deságuam no trecho costeiro situado entre o cabo de São Roque e o delta do Parnaíba.

Tomando como referência a análise prévia acerca dos principais caminhos que cruzavam os Sertões do Norte e integravam suas sub-regiões a várias localidades da colônia, entende-se que a pecuária das carnes salgadas correspondia a um eixo costeiro que, tendo os portos do sertão como bases polarizadoras, projetava vetores de exploração mercantil sobre importantes parcelas da porção setentrional dos Sertões do Norte a partir das atividades desenvolvidas nas oficinas de carnear.

A este eixo mercantil de perfil litorâneo da pecuária regional, contrapunham-se vetores que, integravam eixos voltados ao envio por terra de rebanhos destinados ao atendimento das demandas por gado em pé em alguns importantes mercados da colônia; demandas que, nestes casos, encontravam-se em, em grande medida, associadas ao fornecimento de carnes frescas aos núcleos populacionais distribuídos em algumas regiões de mineração e, especialmente, ao longo de regiões costeiras de espaços como as capitanias de Pernambuco, Paraíba e Bahia nas quais se concentravam alguns dos principais núcleos urbanos e complexos agro-exportadores da América portuguesa.

Pensar a organização da exploração mercantil da pecuária desenvolvida nas porções setentrionais dos Sertões do Norte a partir destes dois grandes eixos, nos remete à polarização entre ambos que é destacada na historiografia sobre a pecuária das carnes secas do sertão.

Se o início das atividades de produção de carnes salgadas nos portos do sertão, em princípios do século XVIII, foi, em parte, creditado pela historiografia regionalista à localização menos privilegiada de algumas regiões de criatório para o envio por terra de rebanhos aos principais centros de consumo do gado na colônia; a expansão das atividades de produção de carnes salgadas nos portos do sertão no final do século XVIII – ao comprometer o direcionamento de rebanhos para as feiras nas quais eram negociadas importantes parcelas do gado voltado a atender as demandas por carnes frescas das regiões costeiras das capitanias de Pernambuco e Paraíba – fomentou a imposição, por parte do governo de Pernambuco, de sanções a estas atividades que foram marcadas pelo fechamento, em 1788, das oficinas dos portos de Açu e Mossoró da capitania do Rio Grande do Norte e pela imposição de um maior controle sobre o comércio de carnes salgadas desenvolvido na capitania do Siará Grande.

A despeito de discordamos do entendimento de que o início das atividades das oficinas de carrear nos portos do sertão tenha se dado propriamente como uma alternativa decorrente de desvantagens relativas à localização de algumas regiões de criatório em relação aos principais centros de consumo na colônia; entendemos que a contraposição entre estes dois grandes eixos/segmentos de exploração econômica da pecuária desenvolvidos nas porções setentrionais dos Sertões do Norte foi um fator que mobilizou cisões no seio da comunidade mercantil do Recife que já se mostravam evidentes em meados do século XVIII.

A 13 de setembro de 1756, era dado despacho no Conselho Ultramarino a um requerimento encaminhado ao rei por José de Abreu Cordeiro, Henrique Martins, José Bento Leitão, Francisco Lopes Porto e outros homens de negócio da capitania de Pernambuco que se

identificavam como donos de sumacas que moviam o comércio de carnes secas entre os portos do sertão e as capitanias de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro. No requerimento, os ditos negociantes solicitavam a abolição da taxa de 160 réis cobrada pelo contratador dos subsídios das carnes a cada arroba de carne salgada desembarcada para o consumo em Pernambuco.⁹⁵⁹

Com origens que remontam ao século XVII, o contrato dos subsídios das carnes em Pernambuco foi criado pela câmara de Olinda e, por meio dele, concedia-se àquele que o arrematasse o monopólio do comércio de carnes frescas em importantes núcleos populacionais do litoral da capitania (como Olinda e Recife), o que nos leva a entender que o controle sobre este contrato correspondia a uma importante base de atuação em Pernambuco no eixo da pecuária que se voltava ao fornecimento de carnes frescas a alguns dos principais mercados que eram atendidos pelas regiões de criatório dos sertões de fora. Criado com a finalidade de ser uma fonte de renda para o pagamento das tropas que atuavam em Pernambuco, o contrato dos subsídios das carnes era um dos mais rentáveis dentre aqueles administrados pela municipalidade olindense no início do século XVIII.⁹⁶⁰

Originalmente administrado pela câmara de Olinda, o contrato do subsídio das carnes (bem como outros contratos geridos por esta municipalidade) teve sua administração transferida para a Provedoria da Fazenda de Pernambuco no ano 1727. Medida de centralização que repercutia em um cerceamento das bases de ação política e econômica das elites locais que controlavam o poder municipal, a transferência da administração de contratos de câmaras para provedorias também se deu, no mesmo contexto, em outras regiões da colônia, como as capitanias de Itamaracá e Paraíba, onde as câmaras da vila de Goiana e da cidade da Paraíba, também perderam a administração de contratos similares que passaram a ser geridos pelas Provedorias das Fazendas de Itamaracá e da Paraíba, o que se deu, respectivamente, nos anos de 1729 e 1732⁹⁶¹.

⁹⁵⁹ [ant. 1756, setembro, 13, Recife] REQUERIMENTO de José de Abreu Cordeiro, do capitão Henriques Munis[sic], de José Bento Leitão, de Francisco Lopes Porto e dos demais homens de negócios da capitania de Pernambuco, ao rei [D. José I], pedindo para serem aliviados de pagar subsídios das carnes secas transportadas dos postos do sertão para a praça do Recife. Anexos: 11 docs. AHU_CU_015, Cx. 81, D. 6772.

⁹⁶⁰ Conforme Breno Lisboa em 1712, a câmara de Olinda administrava os contratos: da Balança, da Renda da Garapa e dos Subsídios do Tabaco, dos Vinhos do Açúcar e das Carnes. Dentre os contratos mencionados, o dos subsídios das carnes foi aquele arrematado pelo maior valor no ano de 1712, o que nos leva a entender que fosse uma das principais fontes de renda da Câmara de Olinda no período. Ver: LISBOA. Breno Almeida Vaz. **Uma Elite em Crise: A açucarocracia de Pernambuco e a Câmara Municipal de Olinda nas primeiras décadas do século XVIII**. 2011. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2011. p. 128-129.

⁹⁶¹ Sobre a transferência da administração do subsídio das carnes da câmara vila de Goiana para a Provedoria de Itamaracá, e da câmara da cidade da Paraíba para a provedoria da Paraíba ver respectivamente: BARBALHO, Luciana de Carvalho. **Capitania de Itamaracá, poder local e conflito: Goiana e Nossa**

Se esta transferência pode ser entendida como um fator que aprofundou um processo de cerceamento do poder da elite mazomba que controlava a câmara de Olinda – poder que havia sido, em muito, limitado com a criação da vila do Recife anos antes – entende-se que, esta mudança, em âmbito local, tendeu a favorecer a alguns membros da comunidade mercantil do Recife que, de forma direta, ou em associação com negociantes estabelecidos em outras localidades, teriam passado a ter maiores facilidades no acesso e controle sobre estes contratos que correspondiam a bases privilegiadas de atuação em alguns importantes segmentos econômicos.

A primeira oferta do contrato dos subsídios das carnes pela Provedoria da Fazenda Real de Pernambuco se deu em 1728, ano em que este contrato foi arrematado no Recife pelo capitão José Gomes da Silveira. Neste contrato, de base trienal, além do monopólio do fornecimento de carnes, concedeu-se ao contratador, entre outros aspectos, privilégios referentes ao transporte nas frotas dos couros oriundos das atividades do contrato; privilégios que, contudo, viriam a ser suprimidos na arrematação seguinte.

De acordo com os requerentes que se reportavam ao rei na década de 1750, a cobrança de 160 réis por cada arroba de carnes salgadas desembarcada em Pernambuco inexistia no período em que o contrato dos subsídios das carnes era administrado pela câmara de Olinda. Conforme informações constantes no requerimento, a cobrança remontaria à época em que a administração do contrato passou à Provedoria de Pernambuco, aspecto que nos leva a entender que, no final da década de 1720, o negócio das carnes secas movido com os portos do sertão já se trataria de uma importante atividade econômica, passível, portanto, de ser tributada pela Fazenda Real.

Alegando que, originalmente, os encargos do contrato recaíam unicamente sobre as atividades relacionadas ao comércio das carnes frescas, os requerentes solicitavam que – assim como o rei, na sequência do contrato arrematado em 1728, abolira a cláusula de número 14 do contrato dos subsídios das carnes na qual concedia-se ao contratador privilégios no transporte para o reino dos couros oriundos das atividades do contrato – o monarca também abolisse a cláusula número 12 que, desde o ano de 1728, passou a conceder aos contratadores

Senhora da Conceição (1685-1742). 2009. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2009. ; e MENEZES, Mozart Vergetti de. **Colonialismo em Ação: Fiscalismo, Economia e Sociedade na capitania da Paraíba (1647-1755)**. João Pessoa: Editora da UFPB, 2012.

dos subsídios das carnes o direito de cobrança de 160 réis sobre cada arroba de carnes salgadas destinada ao consumo em Pernambuco.⁹⁶²

Ao considerarmos que o controle sobre o contrato dos subsídios das carnes de Pernambuco era uma privilegiada base de atuação no eixo da pecuária voltado ao fornecimento de carnes frescas para alguns dos mais importantes mercados atendidos por regiões de criatório que integravam os Sertões do Norte; entende-se que o requerimento encaminhado pelos negociantes de Pernambuco envolvidos no comércio de carnes secas com os portos do sertão revela que, em meados do século XVIII, a segmentação da exploração mercantil da pecuária entre os dois grandes eixos destacados, correspondia a uma base de divisão de interesses entre membros da comunidade mercantil de Pernambuco que atuavam na exploração econômica das regiões de criatório sobre as quais se projetava a influência da praça do Recife.

Os aspectos explicitados nos levam a entender que, em meados do século XVIII, a divisão de interesses destacada correspondeu à base para organização, em meio à comunidade mercantil do Recife, de grupos de sujeitos que, em maior ou menor medida, encontravam-se mais fortemente identificados com a atuação em um dos dois grandes eixos em que se organizava a exploração mercantil da economia do criatório nas porções setentrionais dos Sertões do Norte.

Com base no requerimento dos negociantes que atuavam no comércio de carnes secas nos portos do sertão, identifica-se que, no ano de 1756, o contratador dos subsídios das carnes de Pernambuco seria Luis da Costa Monteiro, irmão do já destacado João da Costa Monteiro. Em artigo no qual discute o comércio de couros no norte do Estado do Brasil, para a qual toma como referência de análise o caso dos irmãos João e Luis da Costa Monteiro, Thiago Alves Dias ressalta que este dois irmãos eram membros de destaque de um grupo mercantil que exerceu um grande controle sobre a administração do contrato dos subsídios das carnes de Pernambuco.

Após a primeira arrematação do contrato dos subsídios das carnes pela Provedoria da Fazenda de Pernambuco, que se deu no Recife no ano de 1728, Thiago Alves Dias aponta que o dito contrato passou a ser arrematado no Conselho Ultramarino em Lisboa. A partir de um levantamento de dados sobre as arrematações deste contrato entre as décadas de 1730 e 1760, Alves Dias elaborou um quadro (cujos dados levantados encontram-se dispostos

⁹⁶² [ant. 1756, setembro, 13, Recife] REQUERIMENTO de José de Abreu Cordeiro, do capitão Henriques Munis, de José Bento Leitão, de Francisco Lopes Porto e dos demais homens de negócios da capitania de Pernambuco, ao rei [D. José I], pedindo para serem aliviados de pagar subsídios das carnes secas transportadas dos postos do sertão para a praça do Recife. Anexos: 11 docs. AHU_CU_015, Cx. 81, D. 6772.

abaixo) por meio do qual identificou que, durante grande parte do período apontado, o contrato do subsídio das carnes teve como arrematantes e fiadores negociantes estabelecidos em Lisboa, como foi o caso de José Mendes da Costa, que foi o arrematante do dito contrato nos períodos de 1731 a 1738 e de 1745 a 1751; e seu fiador entre 1739 e 1741.

Conforme Alves Dias, José Mendes da Costa seria sócio dos irmãos Costa Monteiro, o que demonstra – em associação com a titularidade do contrato atribuída a João da Costa Monteiro entre os anos de 1752 e 1763 – que este grupo manteve um forte controle sobre o contrato dos subsídios das carnes de Pernambuco ao longo de mais de três décadas. Se Thiago Alves Dias ressaltou os vínculos de sociedade entre os irmãos Costa Monteiro e José Mendes da Costa; a consulta aos dados levantados por George Cabral de Souza sobre José Mendes da Costa indica que este negociante reinol, estabelecido em Lisboa, mais do que unicamente sócio, era irmão de João e Luis da Costa Monteiro; aspecto que reforça o destaque deste grupo familiar que teve o Recife como importante base para a exploração da pecuária desenvolvida em parcelas dos Sertões do Norte.⁹⁶³

Quadro 15 – Contratos dos Subsídios das Carnes de Pernambuco (1731-1763)⁹⁶⁴

Ano	Valor Anual	Arrematador	Fiador
1731 a 1738	15:500.000	José Mendes da Costa	João Gonçalves do Vale
1739 a 1741	17:066.666	Antonio Lopes da Costa	José Mendes da Costa
1742 a 1744	21:403.333	José de Almeida Cordeiro	Nicolau de Moura
1745 a 1748	17:333.333	José Mendes da Costa	João Gonçalves do Vale
1749 a 1751	17:333.333	José Mendes da Costa	João Gonçalves do Vale
1752 a 1757	18:300.000	João da Costa Monteiro	João Gonçalves do Vale
1758 a 1763	23:333.333	João da Costa Monteiro	João Gonçalves do Vale

Fonte: DIAS, Thiago Alves. A família Costa Monteiro, os couros do sertão e as escalas mercantis no séc. XVIII. *ESPACIALIDADES*, v. 12, p. 1-36, 2017. pp.09-10.

Por meio do processo de habilitação de João da Costa Monteiro Júnior a familiar do Santo Ofício, sabemos que, no ano de 1752, seu tio paterno, José Mendes da Costa, já era falecido. Ao considerarmos que José Mendes da Costa era quase 20 anos mais novo que João da Costa Monteiro e que, após sua morte, João da Costa Monteiro (residente no Recife) assumiu a titularidade do contrato dos subsídios das carnes (arrematado em Lisboa); o que se entende é que na relação estabelecida entre os irmãos Costa Monteiro, José Mendes da Costa

⁹⁶³ Sobre José Mendes da Costa ver: SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos & Mofatras**: O grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 – c. 1759). Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012. p. 485-486.

⁹⁶⁴ Os dados apresentados neste quadro se encontram em: DIAS, Thiago Alves. A família Costa Monteiro, os couros do sertão e as escalas mercantis no séc. XVIII. *ESPACIALIDADES*, Natal, v. 12, n. 2, p. 01-36, 2017. p. 09-10.

tratava-se de um representante em Lisboa dos interesses movidos no norte do Estado do Brasil por seu irmão mais velho, não o contrário.⁹⁶⁵

No diário do governador de Pernambuco, Luis José Correia de Sá, identificamos que João da Costa Monteiro faleceu no Recife a 06 de outubro do ano de 1754.⁹⁶⁶ Sendo João da Costa Monteiro indicado como arrematante do contrato entre 1752 e 1757, sua morte, em 1754, nos leva a entender que Luis da Costa Monteiro – apontado como contratador dos subsídios das carnes pelos negociantes que solicitavam o fim da cobrança da taxa de 160 réis sobre as carnes secas – assumiu a titularidade do contrato após a morte de seu irmão mais velho; e que o “João da Costa Monteiro” apontado como arrematante do contrato do período de 1758 a 1763, trataria-se, portanto, do filho homônimo do antigo contratador⁹⁶⁷. Os dados reforçam o forte interesse e controle que este grupo exerceu sobre um importante eixo de exploração mercantil da pecuária dos Sertões do Norte entre as décadas de 1730 e 1760.

Baseado em Recife, o grupo capitaneado pelos Costa Monteiro estendia seu raio de atuação sobre os sertões do criatório de onde se originavam os rebanhos que, além das carnes destinadas ao abastecimento de núcleos populacionais da capitania de Pernambuco, também correspondiam a uma importante base de acesso ao couro: gênero cujo comércio marcou fortemente a atuação dos Costa Monteiro.

Durante o século XVIII, o couro (em cabelo e curtido) secundou o açúcar na lista dos principais produtos exportados de Pernambuco para o reino. Ao discutir a relação entre a economia açucareira e a economia do criatório, José Ribeiro Júnior destaca o crescimento de importância da pecuária no conjunto da economia de Pernambuco em meio às grandes transformações vivenciadas ao longo do século XVIII, importância que não se traduzia unicamente no atendimento de demandas movidas nos mercados coloniais, mas também nos mercados europeus, onde o couro foi um gênero que vivenciou uma crescente demanda ao longo do século XVIII. Conforme o autor:

A intensificação da atividade criatória no nordeste coincidiu com o processo involutivo da economia açucareira na segunda metade do século XVII e primeira do XVIII [...] Quando o setor açucareiro diminuiu a sua rentabilidade, pela conjuntura de preços desfavoráveis e depois pelas inversões mais atraentes na atividade mineradora, a pecuária beneficiou-se com os capitais menores[...] De simples fornecedor de carne aos centros litorâneos o sertão do nordeste passou a projetar a sua economia através da produção dos couros de gado vacum. No século XVIII o

⁹⁶⁵ ANTT: Diligência de habilitação de João da Costa Monteiro. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, João, mç. 114, doc. 1843.

⁹⁶⁶ SÁ, Luis José Correia de. O diário do Governador Correia de Sá 1749 a 1756. **Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambuco**, Recife, v. 56. p. 18-334, 1983. p. 251.

⁹⁶⁷ Sobre João da Costa Monteiro Júnior, ver: SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos & Mofatras: O grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 – c. 1759)**. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012. p. 451-452.

couro foi integrando à economia atlântica, ocupando papel importante nas carregações, quer em volume, quer em valor.⁹⁶⁸

Os elementos apontados nos levam a entender que o privilegiado acesso a couros associado ao controle do contrato dos subsídios das carnes fosse uma importante base a mover os interesses dos sujeitos e grupos que buscavam a arrematação deste contrato, interesses possíveis de serem deduzidos a partir do caso de José Gomes da Silveira. Em 1749, José Gomes da Silveira é apontado como dono de um curtume de solas em Pernambuco localizado no sítio dos Afogados, curtume que teria um total de 44 tanques de curtir e 14 escravos de serviço. A identificação de José Gomes da Silveira como dono de curtume em 1749 nos leva a supor que sua atuação no segmento de beneficiamento de couros em Pernambuco possa ser em alguns anos anterior, recuando, provavelmente, à época em que José Gomes da Silveira foi o arrematante do primeiro contrato dos subsídios das carnes arrematado pela provedoria da Fazenda de Pernambuco; contrato arrematado em 1728 para um período trienal.⁹⁶⁹

Foi na sequência do contrato arrematado por José Gomes da Silveira que os Costa Monteiro assumiram a dianteira da administração do contrato dos subsídios das carnes de Pernambuco, elemento que entendemos estar na base do destaque da atuação do grupo dos Costa Monteiro no segmento de beneficiamento e comércio de couros em Pernambuco, possível de ser identificado, entre outros aspectos, pela concessão aos irmãos João e Luis da Costa Monteiro de licença para erguerem fábrica de atanados que (assim como as vaquetas, as solas, entre outros) corresponde a uma tipologia de couro beneficiado com técnicas de curtimento. Conforme Alves Dias, a licença concedida aos irmãos Costa Monteiro no ano de 1744 foi passada em regime de monopólio no espaço da capitania de Pernambuco, exclusivo que, com algumas renovações, foi mantido sob controle deste grupo até o ano de 1774.⁹⁷⁰

Entende-se, portanto, que, desde o ano de 1744, a fabricação (e de forma decorrente o comércio) de atanados em Pernambuco esteve sobre o controle dos irmãos Costa Monteiro, o que é possível de ser identificado com base na relação das fábricas de atanados e curtumes existentes em Pernambuco no ano de 1749.⁹⁷¹ Por meio desta fonte, identifica-se

⁹⁶⁸ RIBEIRO JÚNIOR, José. **Colonização e Monopólio no Nordeste do Brasileiro**. São Paulo: Hucitec, 2004. p. 145. O destaque conferido ao crescimento da importância da pecuária no conjunto da economia de Pernambuco no século XVIII, não nos leva, contudo, a entender que a pecuária tenha superado o setor açucareiro, que, a despeito do contexto de crises vivenciado no período apontado, seguiu sendo o principal segmento econômico de Pernambuco.

⁹⁶⁹ INFORMAÇÃO Geral da Capitania de Pernambuco em 1749. In: **Anaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**, v. 28, Rio de Janeiro: Oficina Gráfica da Biblioteca Nacional, 1908. p. 481.

⁹⁷⁰ DIAS, Thiago Alves. A família Costa Monteiro, os couros do sertão e as escalas mercantis no séc. XVIII. **ESPACIALIDADES**, Natal, v. 12, n. 2, p. 01-36, 2017. p. 15-16.

⁹⁷¹ Todos os dados sobre as fábricas de atanados existentes em Pernambuco no ano de 1749 constam em: INFORMAÇÃO *op.cit.*, p. 479.

que, das 05 fábricas de atanados existentes a esta época na capitania (todas elas localizadas no bairro da Boa Vista da vila do Recife): Luis da Costa Monteiro era proprietário de uma fábrica que possuía um total de 75 tanques de curtir e 08 escravos de trabalho e João da Costa Monteiro de outra com um total de 87 tanques de curtir e 39 escravos de trabalho. Dentre as outras 03 fábricas, Antonio Gomes Ramos (genro de Luis da Costa Monteiro) era proprietário de uma com 61 tanques de curtir.

Se os laços familiares entre Antonio Gomes Ramos e Luis da Costa Monteiro revelam um vínculo que certamente contribuiu para a atuação de Gomes Ramos no segmento de atanados (dado o monopólio de sua fabricação em Pernambuco concedido aos Costa Monteiro); entende-se que os outros dois proprietários também associavam-se a este grupo, vínculos que, provavelmente, estendiam-se a contribuições nas arrematações e participação na administração dos contratos dos subsídios das carnes de Pernambuco, cujo controle, entre as décadas de 1730 e 1760, esteve sob a titularidade dos Costa Monteiro.

A despeito de conferirmos destaque em nossa abordagem aos irmãos Costa Monteiro, a compreensão de que: “[...] Um mercador está sempre em contato com compradores, fornecedores, emprestadores, credores”⁹⁷²; nos leva a destacar que os Costa Monteiro não atuavam de forma isolada, sendo, antes de tudo, importantes elos no Recife de redes mercantis organizadas de forma hierarquizadas que se projetavam sobre vários espaços; redes que conectavam o Recife ao reino, à África, a algumas praças de destaque da colônia, e também as regiões de criatório dos Sertões do Norte.

Não nos tendo sido possível identificar vínculos mais estreitos que ligavam os Costa Monteiro com Miguel Alves Lima (que no ano de 1749 possuía uma fábrica de atanados com 41 tanques de curtir e 23 escravos de trabalho); Domingos Ribeiro de Carvalho (que possuía uma fábrica de atanados com 139 tanques de curtir no qual atuavam 49 escravos) manteve laços com os irmãos Correia Vieira que nos servem de base para ressaltar os vínculos movidos no Recife pelo grupo capitaneado pelos Costa Monteiro com os sertões da capitania do Siará Grande. No ano de 1723, foi em parceria com Pascoal Correia Vieira que Domingos Ribeiro de Carvalho solicitou uma sesmaria localizada no rio Sitiá, afluente do rio Banabuiú.⁹⁷³

⁹⁷² BRAUDEL, Fernand. **Civilização material economia e capitalismo, séculos XV-XVIII**: v.2. O jogo das trocas. São Paulo: Editora Martins Fontes, 2009. p. 156.

⁹⁷³ O pedido em questão é o mesmo sobre o qual nos referimos no tópico 3.1.3, ao fazermos menção à igreja de Nossa Senhora da Conceição da Barra do Sitiá, construída a mando de Pascoal Correia Vieira. Sobre a sesmaria pedida por Domingos Ribeiro de Carvalho em parceria com Pascoal Correia Vieira consultar na Plataforma SILB a sesmaria de referência: “CE_0842”. Disponível em: <http://www.silb.cchla.ufrn.br/> Acesso em: 10 nov.2020.

Se por meio da análise da rede de relações mantidas pelo coronel João de Barros Braga identificamos laços de associação do dito coronel com João da Costa Monteiro e Pascoal Correia Vieira no contexto das guerras de conquista, laços que nos levam a supor uma associação, neste período, também, entre os Correia Vieira os Costa Monteiro; uma análise sobre estes dois grupos de irmãos nos possibilitou identificar vínculos de parentesco entre seus principais membros.

Na diligência de habilitação de João da Costa Monteiro Júnior, identificamos que sua mãe, Paula Monteiro Lima, era tia de Inácia Dinis Bandeira, com quem João Correia Vieira (irmão mais velho de Pascoal e Vitoriano Correia Vieira) casou-se no Recife a 06 de junho de 1715.⁹⁷⁴ Se não nos foi possível identificar quando se deu o casamento de João da Costa Monteiro com Paula Monteiro Lima (que acreditamos ter ocorrido na segunda metade da década de 1720) a união com mulheres de uma mesma família ressalta a (re)afirmação de laços entre os Costa Monteiro e os Correia Vieira, que acreditamos remontar ao contexto das guerras de conquista dos sertões da capitania do Siará Grande, onde membros destes dois grupos familiares tiveram atuação marcada por uma estreita associação com o coronel João de Barros Braga.

Os laços apontados nos levam a entender que a associação de Domingos Ribeiro de Carvalho com Pascoal Correia Vieira no pedido de terras na região do rio Sitiá da capitania do Siará Grande no ano de 1723 corresponde a um indicativo de vínculos associativos entre estes sujeitos que entendemos ter contribuído para o fato de, anos mais tarde, Domingos Ribeiro de Carvalho ser identificado como o dono da fábrica de atanados com o maior número de tanques de curtir e de escravos de serviço em Pernambuco; o que revela, por sua vez, sua forte associação com os irmãos Costa Monteiro que, desde o ano de 1744, detinham o monopólio para a exploração das atividades de produção de atanados na capitania de Pernambuco.

Com atuação nos sertões do criatório que remonta ao final do século XVII, João da Costa Monteiro recebeu ao longo de sua vida 06 sesmarias na capitania do Siará Grande. Entendendo que os pedidos de terras para o criatório por um agente de destaque na exploração mercantil da pecuária em Pernambuco correspondem a importantes referenciais de sua

⁹⁷⁴ Inácia Dinis Bandeira era filha de Maria Bandeira e Jerônimo Diniz. A mãe de Inácia Dinis Bandeira era meia irmã de Paula Monteiro de Lima, esposa de João da Costa Monteiro. Ver: ANTT: Diligência de habilitação de João da Costa Monteiro. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, João, mç. 114, doc. 1843. Sobre a data de Casamento de João Correia Vieira e Inácia Diniz Bandeira ver: ANTT: Diligência de habilitação para o cargo de familiar do Santo Ofício de João Correia Vieira e Diligências para casar com Inácia Dinis Bandeira. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, João, mç. 42, doc. 866.

atuação neste segmento econômico, cabe ressaltar que os pedidos de sesmarias feitos por João da Costa Monteiro se dividem entre dois contextos distintos.

As três primeiras sesmarias recebidas por João da Costa Monteiro foram pedidas na primeira década do século XVIII, período marcado pelo forte avanço das fronteiras da pecuária nos sertões da capitania do Siará Grande que contou com uma ampla atuação de sujeitos e grupos associados aos interesses da comunidade mercantil do Recife⁹⁷⁵. Os três últimos pedidos de sesmaria efetuados por João da Costa Monteiro (um deles em parceria com seu irmão Luis da Costa Monteiro) foram feitos, por sua vez, no início da década de 1730, o que nos leva a associar estes pedidos com o contexto em que os Costa Monteiro passaram a controlar o contrato dos subsídios das carnes em Pernambuco, que, desde então, viria a marcar fortemente atuação deste grupo na exploração mercantil da pecuária.⁹⁷⁶

Este comparativo nos leva a entender que, a despeito de uma atuação que, em meio às guerras de conquista, esteve associada, entre outros fatores, à constituição do vetor costeiro que, por intermédio do porto fluvial do Aracati, vinculava pelo litoral os sertões do criatório do Jaguaribe ao Recife, vetor que integrava o eixo ao longo do qual se organizou a exploração da pecuária das carnes salgadas; a atuação dos irmãos Costa Monteiro, a partir da década de 1730, ao que parece, passou a conferir um grande destaque ao segmento voltado ao envio de gado em pé para as regiões costeiras de Pernambuco; o que se revela no investimento nos contratos dos subsídios das carnes e na expansão da posse de terras para o criatório na capitania do Siará Grande que ocorre neste contexto.

Os aspectos ressaltados não nos levam a entender que os Costa Monteiro (bem como os sujeitos a eles associados) tenham, necessariamente, deixado de atuar na exploração do comércio com os portos do sertão que tinha como importante base no século XVIII as atividades de produção e exportação de carnes salgadas e couros. Nosso entendimento é o de que o controle que este grupo passou a exercer sobre o contrato dos subsídios das carnes – que, desde o ano de 1728, passou a onerar com a cobrança dos 160 réis por arroba de carnes salgadas o comércio dos portos do sertão com Pernambuco – conferia privilégios de atuação a seus integrantes na exploração mercantil da pecuária desenvolvida nas porções setentrionais dos Sertões do Norte que, com o tempo, passaram a ser contestados por outros membros da

⁹⁷⁵ Os três pedidos destacados foram feitos nos anos de 1703, 1706 e 1707. Os dados referentes a estas sesmarias encontram-se na Plataforma SILB com a referência: “CE_0128” “CE_0136” “CE_0236” Ver: <http://www.silb.cchla.ufrn.br>. Acesso em: 10 nov.2020.

⁹⁷⁶ No ano de 1732, João e Luis da Costa Monteiro fizeram um pedido conjunto de sesmaria, já no ano de 1735, João da Costa Monteiro fez dois novos pedidos. Os dados referentes a estas 03 Sesmaria encontram-se disponível na Plataforma SILB, tendo como referência de identificação na plataforma os códigos: “CE_1270”, “CE_1025”, “CE_1027” Ver: <http://www.silb.cchla.ufrn.br/busca>. Acesso em: 10 nov.2020.

comunidade mercantil do Recife cujas atuações na economia do criatório, entendemos que estavam mais voltadas à exploração do eixo da pecuária das carnes salgadas.

Os negociantes mais fortemente envolvidos no trato com os portos do sertão conformariam assim um grupo por afinidade de interesses que, em meados do século XVIII, teria passado a disputar um maior controle na exploração mercantil da pecuária regional; disputa que se reflete na solicitação ao rei do fim da cobrança da taxa de 160 réis por arroba de carne salgada: indício do fortalecimento, em âmbito regional, dos interesses deste grupo. Os aspectos apontados nos levam a tecer algumas considerações sobre os dois grandes eixos de exploração da pecuária destacados.

Ao pensarmos as bases de organização da exploração mercantil da pecuária das porções setentrionais dos Sertões do Norte em meados do século XVIII, o que se entende é que, a despeito de serem fortemente movidos por negociantes estabelecidos em Pernambuco, os dois grandes eixos de exploração mercantil da pecuária regional – que denominaremos como “pecuária das carnes frescas” e “pecuária das carnes secas” – desenvolviam-se a partir de uma divisão na exploração de suas atividades sobre bases territoriais distintas. Enquanto a “pecuária das carnes frescas” correspondia a uma força que atuava na atração dos fluxos da pecuária das porções setentrionais dos Sertões do Norte para o litoral açucareiro, a “pecuária das carnes secas” atuava como uma força de atração destas regiões de criatório para a porção oriental da costa leste-oeste.

Pela natureza do gênero que lhe conferia singularidade (carne conservada), a pecuária das carnes secas correspondia a um eixo de comércio que, por articular de forma direta os portos do sertão a alguns dos principais centros mercantis da colônia, encontrava-se mais desvinculado e menos dependente das demandas movidas no mercado regional polarizado pelo Recife do que a pecuária das carnes frescas voltada em grande medida, ao abastecimento dos mercados das regiões costeiras de Pernambuco e Paraíba. A pecuária das carnes secas, nesta medida, era um eixo econômico mais suscetível de articulação com interesses e demandas movidos em outras importantes praças da América portuguesa como as de Salvador e Rio de Janeiro, onde as carnes oriundas dos portos do sertão (e até mesmo parte dos couros), tinham algumas de suas principais bases de consumo e redistribuição.

A maior amplitude dos circuitos movidos pela pecuária das carnes secas desenvolvida a partir das atividades das oficinas dos portos do sertão nos leva a entender que, entre as várias experiências históricas da economia do criatório vivenciadas ao longo do período colonial, aquelas voltadas à produção em larga escala de carnes salgadas, organizadas

a partir de uma logística que forjava e explorava circuitos de navegação de cabotagem que se projetavam sobre os principais mercados e centros de conexão da América portuguesa – como foi o caso da experiência desenvolvida na porção oriental da costa leste-oeste no século XVIII – podem ser entendidas, em seu conjunto, como algumas das mais dinâmicas e mercantilizadas experiências de pecuária pois, ao estabelecer uma relação entre produção e transporte no período moderno, Fernand Braudel destaca que: “[...] calcular a dominação capitalista significa calcular a modernidade ou o arcaísmo, ou melhor, o ‘rendimento’ dos diferentes ramos de transporte: dominação fraca sobre o transporte terrestre, limitada sobre os ‘veículos fluviais’, mais acentuada quando se trata do mar.”⁹⁷⁷

As considerações de Braudel nos levam a destacar a importância do sistema de transporte atrelado ao trato das carnes secas que correspondia, em si, a um importante segmento econômico explorado a partir das atividades movidas nos portos do sertão; segmento de destaque na atuação mercantil de alguns dos principais negociantes que se fixaram nos portos do sertão e moviam seu comércio no final do século XVIII.

O requerimento de meados da década de 1750 no qual José de Abreu Cordeiro, Henrique Martins, José Bento Leitão e Francisco Lopes Porto solicitavam o fim da cobrança dos 160 réis por arroba de carne seca desembarcada em Pernambuco tem como anexos requerimentos com a mesma pauta encaminhados por outros negociantes e documentos associados a esta demanda que nos permitiu levantar o nome de 18 sujeitos que, ao postularem o fim da cobrança da dita taxa, se identificaram como negociantes de Pernambuco que eram donos de barcos envolvidos no comércio das carnes secas com os portos do sertão. Estes sujeitos atuaram de forma articulada em prol de um fim comum, que nos leva a entendê-los como um grupo que em meados do século XVIII, passou a contrapor seus interesses na exploração mercantil da pecuária em Pernambuco ao grupo capitaneado pelos Costa Monteiro, sendo estes 18 negociantes: **Antonio da Silva Loureiro, Antonio Pinheiro Salgado, Domingos Pires Ferreira**, Felipe da Silva Borges, Francisco Lopes Porto, **Henrique Martins**, Inácio da Silva Guimarães, João Crisóstomo, João de Paiva [Estrela?], João Pereira Rodrigues, **José Bento Leitão, José de Abreu Cordeiro, José Vaz Salgado**, Luis Pereira Vianna, Manuel Carvalho Valcacer, Manuel da Costa Caiado, **Manuel Gomes dos Santos**, Marçal Gomes Correia.⁹⁷⁸

⁹⁷⁷ BRAUDEL, Fernand. **Civilização material economia e capitalismo, séculos XV-XVIII**: v.2. O jogo das trocas. São Paulo: Editora Martins Fontes, 2009. p. 306.

⁹⁷⁸ [ant. 1756, setembro, 13, Recife] REQUERIMENTO de José de Abreu Cordeiro, do capitão Henriques Munis, de José Bento Leitão, de Francisco Lopes Porto e dos demais homens de negócios da capitania de

A partir desta lista de nomes, identifica-se que, dos 18 negociantes relacionados, 08 deles (cujos nomes foram destacados em negrito) viriam a compor o grupo dos 13 negociantes que, poucos meses depois, encaminharia a proposta de criação da companhia para a exploração do comércio de carnes e couros dos portos do sertão. Ressalta-se, ainda, que, entre os 18 negociantes, também estava Luis Pereira Viana, cujo sogro (Manuel Correia de Araújo) também foi signatário da proposta de criação da companhia para os portos do sertão.

Se conforme destacamos previamente a proposição de criação de uma companhia para o comércio de carnes e couros dos portos do sertão por negociantes do Recife pode ser entendida como uma estratégia movida por este grupo na busca em exercer um maior poder de barganha em meio às articulações mercantis movidas com as praças de Salvador e Rio de Janeiro relacionado, entre outros aspectos, ao trato negreiro; o que se percebe a partir da identificação dos nomes de uma importante parcela dos negociantes que requisitavam o fim da cobrança da taxa às carnes secas desembarcadas em Pernambuco é que a proposta de criação da companhia para exploração do comércio dos portos do sertão pode também ser entendida como um reflexo de conflitos existentes em meio à comunidade mercantil do Recife entre grupos associados a interesses distintos que, em meados do século XVIII, vivenciavam um processo de disputas relacionadas à exploração mercantil da pecuária regional.

Em favor deste entendimento conta o fato de a proposta de criação da companhia para os portos do sertão não ter sido referendada, nem por Luis da Costa Monteiro (que, à época, era uma das principais figuras da praça do Recife a atuar na exploração mercantil da pecuária), nem por seu genro, Antonio Gomes Ramos que – a despeito de atuar em meados do século XVIII no comércio de carnes e couros movido no porto do Aracati, onde tinha o sargento mor José Rodrigues Pinto como seu representante⁹⁷⁹ – tampouco referendou a proposta de criação da companhia para os portos do sertão, apoiando, contudo, a proposta da companhia para o comércio de escravos com a Costa da Mina encaminhada, de forma conjunta, pelo mesmo grupo de negociantes. O apoio a companhia negreira certamente foi conferido em razão de Antonio Gomes Ramos ter, a esta época, uma atuação de destaque no

Pernambuco, ao rei [D. José I], pedindo para serem aliviados de pagar subsídios das carnes secas transportadas dos postos do sertão para a praça do Recife. Anexos: 11 docs. AHU_CU_015, Cx. 81, D. 6772.
⁹⁷⁹ [ant. 1761, Julho, 28] REQUERIMENTO do sargento-mor Matias Ferreira da Costa, morador na vila de Aracati, ao rei [D. José I], a pedir provimento no posto de capitão de Cavalaria da referida vila. Anexo: requerimento, instrumento em pública forma e certidões. AHU-CEARÁ, cx. 7, doc.6. AHU_CU_006, Cx. 8, D. 491.

trato negreiro movido a partir do Recife, pois, em 1758, ele é identificado como proprietário de duas corvetas engajadas no trato negreiro movido entre Pernambuco e portos africanos.⁹⁸⁰

Ao ser consultado sobre o requerimento encaminhado por José de Abreu Cordeiro, Henrique Martins, José Bento Leitão e Francisco Lopes Porto; Luis da Costa Monteiro encaminhou parecer datado de 05 de abril de 1757 acerca da questão. Por meio deste parecer revela-se o conflito existente entre o contratador dos subsídios das carnes e os requerentes; conflito apontado por Luis da Costa Monteiro como um dos reais motivos do pedido de fim da cobrança da taxa de 160 réis sobre as carnes salgadas. Segundo Costa Monteiro, o pleito era movido em razão de ele, na qualidade de contratador: “[...] ter executado ao d.^o Jose de Abreo Cord.ro e a José Bento Leitão por certas q.tias dos dir.tos do subsidio das carnes, q’ descarregarão neste Porto, e lhes derão consummo na terra”.

Conforme Luis da Costa Monteiro, o requerimento seria movido mais por interesses particulares do que em favor do bem comum, como alegavam os requerentes ao indicarem que a taxa de 160 réis onerava o consumo de carnes salgadas em Pernambuco. De acordo com Costa Monteiro, a execução das dívidas fez com que os dois sujeitos mencionados tivessem passado a ser seus:

[...] inimigos declarados como também o Cap.am Henrique Miz’ e são estez oppostos a observância da dita condição duodecima por modo vingativo convocando e persuadindo p.^a eSse effeito outras peSsoas p.^a concorrerem p.^a requerim.to tão prejudicial ao dito contracto, e a Real faz.da.⁹⁸¹

Em seu parecer, Luis da Costa Monteiro indica, ainda, que os requerentes integravam um grupo de negociantes que tinha grande interesse na arrematação do contrato dos subsídios da carne; que o pleito de retirada da cláusula de número 12 do contrato visava potencializar a atuação deste grupo; e que o fim da cobrança da taxa sobre as carnes salgadas seria um grave dano a uma importante fonte do custeio das forças de defesa de Pernambuco. Conforme o contratador:

[...] m.tos dos q’ implorão a izenção da dita condição [clausula 12] q’ dezejão e querem arrematar o dito contr.^o sem o mínimo desfraude da Real fazenda isto he

⁹⁸⁰ Conforme relação de navios empregados no transporte de africanos da Costa da Mina e de Angola para Pernambuco, Antonio Gomes Ramos é apontado como proprietário das corvetas “N. Sra. da Guia S. Antonio e Almas” e “N. Sra. do Rosário S. Antonio e Almas”. 1758, novembro, 12, Recife OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, remetendo a relação dos navios empregados no transporte dos escravos da Costa da Mina e Angola para Pernambuco. Anexos: 46 docs. AHU_CU_015, Cx. 87, D. 7129

⁹⁸¹ ant. 1756, setembro, 13, Recife] REQUERIMENTO de José de Abreu Cordeiro, do capitão Henriques Munis, de José Bento Leitão, de Francisco Lopes Porto e dos demais homens de negócios da capitania de Pernambuco, ao rei [D. José I], pedindo para serem aliviados de pagar subsídios das carnes secas transportadas dos postos do sertão para a praça do Recife. Anexos: 11 docs. AHU_CU_015, Cx. 81, D. 6772.

querem arrematar o dito contracto por três annos com izenção dos dir.os do subsidio das carnes que vierem em Barcos de fora da jurisdição do d.º contracto, para o q' se tem aSociado vinte e tantos homens, para Lançarem, ou tem Lançado hum preço exorbitante [sic] de sorte q' lhes não tirem o Lanço e sendo certa e infalível a perda que ham de exprimentar no contracto vem a ser Limitada a cada hum na multiplicid.e dos interessados. E ainda q' intal[sic] hypothesi seja a perda concideravel se locuplectão e prefazem pella izenção dos Direitos daquellas carnes no tempo fucturo por q' findo o triênio não Lanção no contracto nem há de haver quem o arremate com aquella izenção e preço tão subido, e fica a faz.^a de S Mag.de defraudada e as Infantarias sem pagamento e sustentação[...]⁹⁸²

Diante da argumentação, entende-se que o aumento de mais de 5:000\$000 réis no valor anual pelo qual foi arrematado o contrato referentes ao período de 1758 a 1763, quando comparado ao período anterior (ver quadro 15); pode corresponder a um indício das disputas relatadas por Luis da Costa Monteiro e da estratégia do grupo que teria passado a lhe fazer oposição na busca pelo controle do contrato dos subsídios das carnes.

Além do contratador, também foram consultadas sobre esta questão outras autoridades em Pernambuco como o provedor, oficiais camararios e o governador da capitania. Após as consultas que fizera às demais autoridades, o então governador de Pernambuco, Luis Diogo Lobo da Silva, escreveu, a 26 de abril de 1757, um parecer no qual expunha seu posicionamento contrário ao fim da taxação das carnes secas, alegando que:

[...] não deve consentir innovação no d.º contrato que para ceder em seo prejuízo como a exclusão de que se trata que por diminuir o seo interesse o põem com evidencia em menos rendimento sendo bem certo que pelas forças destes, se costumão regular os contratadores para os Lanços e precos que por elles offerecem que ainda que de presente se augmente sem a referida condição para o fucturo se pode temer o seo abatimento por se franquearem as carnes secas⁹⁸³

Os elementos apontados indicam o fortalecimento, na capitania de Pernambuco, dos interesses associados ao comércio de carnes salgadas em meados do século XVIII, que também é destacado por Luis da Costa Monteiro ao apontar que o comércio de carnes secas movido nos portos do sertão rivalizava, a esta época, nas disputas pelos rebanhos com a pecuária voltada ao fornecimento de carnes frescas aos principais núcleos populacionais da capitania de Pernambuco, onde, por muitas vezes, vivenciava-se a: “[...] falta de carne fresca, porq’ os moradores daquelles certõens fiados em 40 e mais Barcos q’ vão fazer carnes deixão de conduzir o gado para esta Praça sendo em outro tempo 4 ou 5 [barcos] q’ La hiam”⁹⁸⁴

⁹⁸² ant. 1756, setembro, 13, Recife] REQUERIMENTO de José de Abreu Cordeiro, do capitão Henriques Munis, de José Bento Leitão, de Francisco Lopes Porto e dos demais homens de negócios da capitania de Pernambuco, ao rei [D. José I], pedindo para serem aliviados de pagar subsídios das carnes secas transportadas dos postos do sertão para a praça do Recife. Anexos: 11 docs. AHU_CU_015, Cx. 81, D. 6772.

⁹⁸³ *Ibid.*

⁹⁸⁴ *Ibid.*

O fortalecimento dos interesses associado ao comércio das carnes secas em Recife nesta época se reafirma no fato de, poucos anos antes, o trato movido com os portos do sertão ser apontado como uma das principais causas de um problema que afligia a praça do Recife em meados do século XVIII: a falta de moedas provinciais.

A questão foi exposta ao Conselho Ultramarino por Luís José Correia de Sá que, à época em que esteve à frente do governo da capitania de Pernambuco, encaminhou, a 24 de agosto de 1750, uma carta ao rei na qual reportava os transtornos que a redução do meio circulante vinha causando no Recife. No encaminhamento dado à questão no Conselho Ultramarino, destacava-se da carta de Luís José Correia de Sá:

[...] a grande opersão em que se acha aquela Praça [Recife] e em consequência toda aquela Capitania [Pernambuco] com a extraordinária falta de dinheiro procedida de haver muitos annos q' aLi se extinguiu a caza de moeda e de se ter extrahido no curso deles hua grande parte da moeda provincial no comércio dos gados e dos couros do Certão de donde não tornava a girar naquela Praça o producto dos gêneros q dela se navegam para o Rio de Janeiro e para a Bahia hia todo reduzido a dobras [moedas de ouro] de seis mil e quatrocentos reis das quais nenhua so aparece na terra para o uso comum por q todas se guardão para os pagamentos dos gêneros que hião deste Reino⁹⁸⁵

Conforme apresentada a questão, o problema tinha como uma de suas bases os vínculos que o comércio das carnes e couros dos portos do sertão estabelecia com as praças de Salvador e Rio de Janeiro, para onde escoava importante parcela dos gêneros oriundos dos portos do sertão. O problema em questão fez como que o governador Correia de Sá, ao final do ano de 1752, acordasse com os homens de negócio da praça do Recife que, do trato por eles movido com a Bahia e o Rio de Janeiro, passassem a trazer moedas provinciais como forma de atenuar o problema apontado.⁹⁸⁶

Se em meados do século XVIII a oposição entre os interesses da “pecuária das carnes frescas” e “da pecuária das carnes secas” era uma base de conflitos e disputas em meio à comunidade mercantil do Recife, conflitos que tinham no fortalecimento dos interesses associados ao comércio das carnes secas e couros movido a partir dos portos do sertão um de

⁹⁸⁵ 1752, novembro, 20, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. José I, sobre a informação do governador da capitania de Pernambuco, Luís José Correia de Sá, a respeito da grande opressão em que se acha aquela capitania por estar exaurida de dinheiro provincial. Anexo: 1 doc. AHU_CU_015, Cx. 73, D. 6164.

⁹⁸⁶ Conforme o Diário de Luis José Correia de Sá, o então governador de Pernambuco indica que a 08/12/1752: “De tarde fui à Casa dos Contos, adonde convoquei os homens de negócio da praça e lhes propus a razão que havia para mandarem vir da Bahia e Rio de Janeiro parte do produto das suas carregações em moeda provincial; assentaram que era justo e que assim o fariam.” SÁ, Luis José Correia de. O diário do Governador Correia de Sá 1749 a 1756. **Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambuco**, Recife, v. 56. p. 18-334, 1983. p. 169.

seus motivadores; a criação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba⁹⁸⁷ em 1759 repercutiu em importantes transformações nas bases de atuação econômica dos sujeitos que residiam ou atuavam no espaço de jurisdição a ela conferido. Este era o caso, portanto, de membros da comunidade mercantil do Recife que, com a criação da CGPP perderam, ou viram fortemente reduzidas, suas margens de atuação direta em alguns importantes segmentos de comércio nos quais, até então, atuavam em caráter particular como: o comércio de importação e exportação para o reino e o trato negreiro movido com os portos das costas africanas; segmentos de comércio açambarcados pela companhia que foi criada como parte de uma política econômica que, entre outros objetivos, visava favorecer a um reduzido grupo de grandes negociantes da praça de Lisboa.⁹⁸⁸

Ao considerarmos as bases de organização da exploração mercantil da pecuária desenvolvida a partir da ação de negociantes estabelecidos no Recife em meados do século XVIII, entende-se que a criação da CGPP impactou de forma distinta os dois grandes eixos previamente destacados. Conforme o já mencionado §25 do alvará de criação da dita companhia, manteve-se fora do exclusivo mercantil a ela concedido: “[...] o comércio de Pernambuco, e Paraíba, para os portos do sertão, Alagoas, e Rio São Francisco do Sul, o qual será livre a todas, e quaisquer pessoas como até agora tem sido”⁹⁸⁹. Entende-se, assim, que o eixo da pecuária das carnes secas foi menos afetado com a criação da CGPP do que o eixo da pecuária das carnes frescas, na medida em que explorava o comércio nos portos do sertão que – a despeito de em sua quase totalidade integrarem o espaço sobre o qual se projetava a influência e o arco de atuação da dita companhia – foram postos à margem do exclusivo mercantil concedido à empresa, o que garantiu a manutenção das ligações que, por meio do comércio das carnes secas, conectavam os portos do sertão com as principais praças do Estado do Brasil.

Comparativamente ao eixo da pecuária das carnes secas, o eixo da pecuária das carnes frescas – organizado a partir de vetores que direcionavam rebanhos para os núcleos

⁹⁸⁷ Doravante denominada pela sigla: CGPP

⁹⁸⁸ Ao definir a política econômica movida por Sebastião José de Carvalho e Melo (marquês de Pombal a partir de 1769), que, entre outros aspectos, foi marcada pela criação de companhias monopolistas como a Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão (1755) e a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1759), Francisco Falcon a define como “[...] uma política econômica mercantilista de tipo clássico que significava, na prática, favorecer uma pequena quantidade de grandes comerciantes e contratadores pela instituição de formas monopolistas e privilegiadas no comércio e na “indústria”, em estreita associação com o aparelho do Estado. Seu preço inevitável era a redução dos campos de atividade e das perspectivas de lucro de toda aquela multidão de excluídos de tais práticas restritivas.”. FALCON, Francisco José Calazans. **A Época Pombalina: Política econômica e Monarquia Ilustrada**. São Paulo: Editora Ática, 1993. p. 375.

⁹⁸⁹ §25 do Alvará de criação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (datado de Lisboa, 30 de julho de 1759) Fonte: CARREIRA, António. **As companhias Pombalinas**. Lisboa: Editorial Presença, 1983. p. 290.

populacionais e grandes unidades de produção do litoral das capitanias de Pernambuco e Paraíba – tendeu a ser mais fortemente afetado com a criação da companhia, especialmente no que se refere aos impactos causados à exploração de alguns importantes segmentos a ele associados como os de beneficiamento e exportação de couros desenvolvidos a partir das capitanias de Pernambuco e Paraíba, atividades que se davam em espaços sobre os quais a influência e a atuação da companhia monopolista eram exercidas de forma mais direta e intensiva.

De acordo com George Cabral de Souza, a criação da companhia impactou fortemente as atividades movidas pelos Costa Monteiro. Conforme ressaltamos, o controle sobre o contrato dos subsídios das carnes correspondia a um importante esteio ao destaque da atuação do grupo do Costa Monteiro nos segmentos de beneficiamento e exportação de couros em Pernambuco que foram fortemente afetados com a criação da companhia, pois: “Apesar dos incentivos dados pela coroa aos irmãos Costa Monteiro, a manufatura de couros em Pernambuco sofreu um forte golpe depois da instalação da Companhia Geral do Comércio de Pernambuco e Paraíba, que levou a quebra de muitas unidades produtoras.”⁹⁹⁰

Gênero de grande destaque nas exportações de Pernambuco para o reino no século XVIII, o comércio de exportação de couros (fossem estes em cabelo ou curtidos nos curtumes de Pernambuco e capitanias anexas) inseria-se na base de atuação da CGPP, o que repercutiu no estabelecimento de preços de compra deste gênero pela dita empresa, preços que, no geral, prejudicavam criadores e curtidores e foram uma das bases para as críticas e oposição movida em Pernambuco contra a companhia, pois conforme George Cabral de Souza: “As evidências nos permitem afirmar que a política da Companhia de baixar os preços dos couros e derivados produzidos em Pernambuco figura como uma das razões que estão por trás da arraigada oposição dos interesses locais frente ao monopólio estabelecido por Pombal.”⁹⁹¹

Baseado em um levantamento de dados feito por José Ribeiro Junior acerca dos preços pelos quais couros e cabelo e alguns tipos de couros curtidos eram vendidos em Pernambuco antes da criação da companhia e aqueles pelos quais a empresa monopolista passou a comprá-los, elaboramos o quadro 16 por meio do qual é possível dimensionar os impactos causados pela criação da CGPP sob o mercado regional dos couros.

⁹⁹⁰ SOUZA, George F. Cabral de. **Elites e exercício de Poder no Brasil Colonial: A câmara municipal do Recife, 1710-1822**. Recife: Editora UFPE, 2015. p. 354.

⁹⁹¹ *Ibid.*, p. 354.

Quadro 16 – Preços de venda de couros em cabelo e curtidos em Pernambuco

Tipo de Couro	Preço de venda em PE antes da CGPP	Preço pago pela CGPP em PE
Couro em Cabelo	2\$000rs (unidade)	1\$550rs – 1\$600 rs (unidade)
Atanados	100 rs - 105 rs (arrátel)	80 rs (arrátel)
Sola Vermelha	1\$550rs – 1\$600 rs (unidade)	1\$100rs – 1\$200 rs (unidade)
Sola Branca	X	600 rs (unidade)

Fonte: RIBEIRO JÚNIOR, José. *Colonização e Monopólio no Nordeste do Brasileiro*. São Paulo: Hucitec, 2004, pp.149-154.

Apesar de ter um arco de atuação exclusiva abrangendo múltiplos segmentos de comércio – como o trato negreiro com as costas africanas e o comércio de importação e exportação movido a partir do espaço da capitania geral de Pernambuco – uma leitura da atuação da CGPP a partir de um olhar focado na análise de seus impactos sobre a atividade mercantis associadas à pecuária nos leva a entender que as duas décadas ao longo das quais vigoraram os monopólios a ela concedidos foi um período de valorização dos portos do sertão como bases para a exploração mercantil da pecuária regional, na medida em que a eles (bem como a outros portos do sul da capitania de Pernambuco), foram garantidas liberdades que os diferenciava em relação a portos das porções centrais da capitania geral de Pernambuco.

Considerando serem os portos do sertão bases que conformavam o eixo da pecuária das carnes salgadas e tomando como referência o conflito entre os interesses associados à pecuária das carnes frescas e à pecuária das carnes secas que opunham segmentos da comunidade mercantil do Recife às vésperas da criação da companhia pombalina; entendemos que, em âmbito local, atuação da CGPP, direta e indiretamente, favoreceu, em grande medida, os interesses movidos por uma importante parcela do grupo de negociantes que, a época da criação da companhia, encontrava-se fortemente associado à exploração do eixo da pecuária das carnes secas.

Se a criação da CGPP visava conceder privilégios a grandes negociantes de Lisboa na exploração do comércio movido com o espaço da capitania geral de Pernambuco e sua atuação foi motivo de múltiplas críticas por parte de vários agentes estabelecidos nesta região da América portuguesa que tiveram suas bases de atuações econômica prejudicadas em razão da atuação monopolista da dita empresa; algo a se destacar é que, após sua instalação, a CGPP também foi incorporada por alguns dos mais destacados membros da comunidade mercantil do Recife como uma base de promoção de seus próprios interesses em âmbito local, promoção que se dava, entre outros aspectos, por meio de suas atuações como intendentess e deputados da Direção de Pernambuco, órgão administrativo da CGPP estabelecido em Recife

que era diretamente subordinado à instância máxima de administração da empresa: a Junta Administrativa sediada em Lisboa.⁹⁹²

O acesso aos cargos da administração da CGPP, tanto no reino quanto na colônia, era limitado, entre outros condicionantes, aos acionistas da dita empresa que fossem subscritores de, no mínimo, dez ações da companhia, o que repercutia em um investimento de, no mínimo, 10.000 cruzados. Conforme José Ribeiro Junior: “Em Pernambuco, 26 acionistas detinham 303 ações (ou mais de 90%) do total da área monopolizada que era de 329, número esse que não chegava a representar sequer 10% do total das ações”⁹⁹³. Era, portanto, em meio ao universo destes acionistas que seriam escolhidos os membros que ocupariam os postos de intendente e deputados da Direção de Pernambuco.

Ao longo do período de vigência do monopólio, a Direção de Pernambuco foi ocupada por duas composições formadas por um intendente e oito deputados: a primeira formada à época da criação da companhia, no ano de 1759, que foi substituída, no ano de 1769, por uma nova composição, formação que se manteve à frente da Direção até o fim monopólio da companhia em 1780.

Com base no levantamento dos nomes dos sujeitos que integraram a Direção de Pernambuco da CGPP nas composições formadas em 1759 e 1769 (relacionados no quadro 17) é possível identificar alguns dos negociantes já mencionados ao longo de nossa análise, aspecto que reforça o destaque destes sujeitos em meio à comunidade mercantil do Recife.

Um dos nomes que se destaca nesta relação é o de Luis da Costa Monteiro que, a despeito de ter tido na criação da CGPP um fator que viria a afetar os negócios por ele movidos, integrou a Direção de Pernambuco ocupando o posto de deputado nas composições formadas em 1759 e 1769.

Entre os membros da Direção de Pernambuco é possível, contudo, identificar que, tanto na composição formada no ano de 1759 quanto naquela formada no ano de 1769, 04 dentre os oito deputados (cujos nomes encontram-se destacados em negrito) tinham trajetórias que nos levam a identificá-los com o grupo mercantil associado aos interesses do segmento da pecuária das carnes secas que fazia oposição ao grupo dos Costa Monteiro.

⁹⁹² Além da Junta Administrativa em Lisboa e da Direção do Recife, a CGPP também contava em sua organização com uma Direção na cidade do Porto; uma representação com dois administradores na capitania da Paraíba, diretamente subordinada à Direção do Recife; uma representação com dois administradores em Angola, diretamente subordinada a Junta Administrativa em Lisboa; além de representantes em Salvador, Rio de Janeiro, ilhas atlânticas e algumas localidades da Europa. Sobre a organização da estrutura administrativa da CGPP, as atribuições de cada órgão e alguns ocupantes de seus cargos, ver: RIBEIRO JÚNIOR, José. **Colonização e Monopólio no Nordeste do Brasileiro**. São Paulo: Hucitec, 2004.

⁹⁹³ RIBEIRO JUNIOR, *op.cit.*, p. 94.

Quadro 17 – Membros da Direção da CGPP do Recife das composições formadas nos anos de 1759 e 1769

Período	Intendentes e Deputados da Direção da CGPP no Recife
1759	• João de Oliveira Gouvim (Intendente) • Manuel Correa de Araújo (Deputado) • <u>José Bento Leitão</u> (Deputado) • Manuel Gomes dos Santos (Deputado) • <u>Antonio Pinheiro Salgado</u> (Deputado) • <u>Antonio José Souto</u> (Deputado) • Francisco Xavier Fetal (Deputado) • Luis da Costa Monteiro (Deputado) • <u>Antonio Francisco Monteiro</u> (Deputado)
1769	• <u>Antonio José Souto</u> (Intendente) • Manuel Afonso Regueira (Deputado) • <u>Francisco Carneiro Sampaio</u> (Deputado) • Luis da Costa Monteiro (Deputado) • <u>Henrique Martins</u> (Deputado) • Manuel de Almeida Ferreira (Deputado) • Francisco Xavier Fetal (Deputado) • <u>José Bento Leitão</u> (Deputado) • José Timóteo Pereira de Bastos (Deputado)

Fonte: RIBEIRO JÚNIOR, José. **Colonização e Monopólio no Nordeste do Brasileiro**. São Paulo: Hucitec, 2004, p.87.

Dentre os nomes destacados em negrito, quase todos foram signatários da proposta de criação da companhia para os portos do sertão encaminhada no ano de 1757. A única exceção em meio ao grupo destacado trata-se de José Timóteo Pereira de Bastos (deputado na composição da Direção formada no ano de 1769) que agregamos a este grupo por ser genro de Manuel Gomes dos Santos, um dos 13 signatários da proposta de criação da companhia dos portos do sertão que, também, foi deputado da Direção de Pernambuco: membro da composição formada em 1759⁹⁹⁴.

Sobre o genro de Manuel Gomes dos Santos, destaca-se que, no final do ano de 1769, José Timóteo Pereira de Bastos arrematou, pelo valor anual de 25:700\$000rs, o contrato dos subsídios das carnes de Pernambuco referente ao período de 1770 a 1772. Esta

⁹⁹⁴ José Timóteo Pereira de Bastos era casado com Ana Joaquina Honorata dos Santos, filha de Manuel Gomes dos Santos com Ursula Maria das Virgens Ver: SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos & Mofatras: O grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 – c. 1759)**. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012. p. 546.

arrematação se deu em parceria com 15 sócios, alguns dos quais (cujos nomes foram sublinhados no quadro 17) foram membros da Direção da CGPP no Recife.⁹⁹⁵

A partir da relação dos sócios de José Timóteo Pereira de Bastos na arrematação do contrato dos subsídios das carnes e de seu parentesco com Manuel Gomes dos Santos, entende-se que (se não antes) o grupo dos Costa Monteiro perdeu, no início da década de 1770, o controle sobre uma importante base do exercício de seu poder na exploração mercantil da pecuária em Pernambuco. Ao considerarmos a relação dos sócios de José Timóteo Pereira de Bastos na arrematação do contrato dos subsídios das carnes de Pernambuco, compreendendo-os como um grupo que se opunha aos interesses movidos pelo grupo dos Costa Monteiro e cotejarmos a relação dos sócios de José Timóteo Pereira de Bastos com a dos membros da Direção de Pernambuco da CGPP; identifica-se que, a despeito da participação de Luis da Costa Monteiro na Direção da companhia, esta instituição, em grande medida, era comandada por sujeitos que, em meio às disputas associadas à exploração mercantil da pecuária, antagonizavam com os Costa Monteiro.

O elemento destacado nos leva a entender que se o período de atuação da CGPP foi danoso para o grupo dos Costa Monteiro, o prejuízo causado à atuação deste grupo no segmento de beneficiamento e exportação de couros neste período não se daria unicamente em decorrência dos impactos do exclusivo mercantil concedidos à companhia, mas também ao fato da Direção local da companhia, ter sido controlada pelos interesses de um grupo que, localmente, ao menos no que se refere à exploração mercantil da pecuária regional, antagonizava com o grupo dos Costa Monteiro.

Ao destacar que a Câmara municipal do Recife (bem como outras instituições congêneres da capitania geral de Pernambuco) atuou em oposição à CGPP; que durante o período de vigência do monopólio da companhia os cargos de oficiais da câmara do Recife foram, em grande medida, ocupados por aliados dos Costa Monteiro; e que os cargos de oficiais camararios do Recife não foram acessados, neste período, pelos integrantes da Direção local da CGPP; George Cabral de Souza indica que:

[...] enquanto os componentes da Direção da Companhia do Recife não encontraram espaço político para se acomodar nos cargos municipais, elementos identificados

⁹⁹⁵ Os sócios de José Timóteo Pereira de Bastos na arrematação do contrato dos subsídios das carnes de 1770 a 1772 foram: Amaro Soares Maris, Antonio Francisco Monteiro, Antonio José Souto, Antonio Pinheiro Salgado, Antonio Pinto, Domingos Rodrigues dos Santos, Francisco Carneiro de Sampaio, Henrique Martins, João Pinho Borges, José Antonio da Silva, José Bento Leitão, José Gomes dos Santos, José de Souza Rangel, Luis Moreira de Carvalho e Manuel José dos Santos AHU_ACL_CU_CONTRATOS DE PERNAMBUCO, Cod. 1828. RENDIMENTO e contratos da Fazenda Real de Pernambuco, suas condições e encargos. (1770) fl.04-05.

com os interesses locais e reconhecidamente contrários à atuação da Companhia ocuparam com frequência esses mesmos postos. Num espaço de duas décadas, a câmara teve seu cargo principal ocupado várias vezes por uma *persona non grata* à Companhia⁹⁹⁶

Diante do que apresenta o autor, entende-se que o conflito entre a Câmara do Recife e Direção local da CGPP ao longo das décadas de 1760 e 1770 – mais do que unicamente a representação de um choque associado às consequências da criação da CGPP que contrapunha interesses locais a externos – é, também, a representação dos embates entre interesses de grupos locais que se antagonizavam antes mesmo da criação da companhia: instituição que, no âmbito das disputas locais, foi, portanto, incorporada por uma das parcialidades em conflito como um espaço para fazer valer seus interesses em âmbito regional.

A compreensão de que a CGPP, em âmbito local, favorecia os interesses do grupo que antagonizava na exploração mercantil da pecuária regional com o grupo dos Costa Monteiro ganha mais força ao identificarmos que na Junta Administrativa da CGPP – órgão máximo da administração da companhia, sediado em Lisboa e composto por 01 provedor, 10 deputados e 03 conselheiros – um dos deputados de sua primeira composição, formada à época da criação da companhia (deputado este que, também, fora um dos peticionários da criação da dita empresa), foi João Henriques Martins⁹⁹⁷, negociante estabelecido a época em Lisboa, que trata-se do já mencionado irmão de Henrique Martins que, no Recife, além de antagonizar com Luis da Costa Monteiro, também ocupou cargo na Direção local da companhia, sendo membro da composição formada no ano de 1769, o mesmo ano em que José Timóteo Pereira de Bastos arrematou o contrato dos subsídios das carnes de Pernambuco tendo como um de seus sócios o irmão de João Henriques Martins.

Na análise que desenvolveu sobre a atuação da CGPP, José Ribeiro Júnior, ao referir-se à liberdade de comércio conferida aos portos do sertão – cujo comércio de exportação não se restringia a carnes secas, envolvendo, também, outros gêneros como couros – aponta que, a despeito de conferida no estatuto de criação da companhia, esta liberdade seria, na prática, um farsa, pois, ao referir-se a comércio de couros, o autor aponta que: “[...] todo o couro vinha parar às mãos da companhia. Os preços eram arbitrados pela empresa

⁹⁹⁶ SOUZA, George F. Cabral de. **Elites e exercício de Poder no Brasil Colonial**: A câmara municipal do Recife, 1710-1822. Recife: Editora UFPE, 2015. p. 482

⁹⁹⁷ RIBEIRO JÚNIOR, José. **Colonização e Monopólio no Nordeste do Brasileiro**. São Paulo: Hucitec, 2004. p. 84-85.

conforme suas conveniências uma vez que sua situação privilegiada permitia-lhes manobrar as carregações como quisesse.”⁹⁹⁸

O entendimento de que as bases de organização do comércio movido nos portos do sertão se dava por meio da exploração de circuitos de navegação de cabotagem que conectavam diretamente os portos do sertão aos principais centros mercantis da América portuguesa, nos leva a discordar de José Ribeiro Júnior e entender que a criação da CGPP tenha impactado nos fluxos da pecuária no espaço sobre o qual projetava-se a influência mercantil do Recife, de forma que, durante o período de vigência do monopólio da companhia, os portos do sertão tenham sido valorizados como bases de promoção do comércio com regiões de pecuária das porções setentrionais do Sertão do Norte, não somente em função de uma dinamização do trato de carnes secas que mantinha com centros mercantis de destaque como Salvador e Rio de Janeiro, mas também por entendermos que a liberdade de comércio concedida aos portos do sertão correspondia a uma brecha ao monopólio da CGPP que foi apropriada como base para a promoção de contrabandos e descaminhos por segmentos da comunidade mercantil do Recife que atuavam (ou passaram a atuar neste contexto) no comércio com os portos do sertão.

Além de praticar uma redução dos preços de gêneros coloniais exportáveis como os couros que – de forma diversa ao açúcar, não tinha uma instituição local (como a Mesa de Inspeção) que arbitrava-lhe os preços de venda, limitando, assim, o poder de ingerência da companhia⁹⁹⁹ – a política de comércio movida pela CGPP promoveu (a despeito dos monopólios a ela conferidos) um aumento dos preços dos gêneros importados, que também foi um fator de múltiplas críticas movidas contra a companhia ao longo do período em que ela atuou em regime de monopólio.

Em ofício escrito no ano de 1771 no qual tece uma análise sobre a situação da CGPP e das práticas por ela adotadas, Joaquim Inácio da Cruz – identificado por Jorge Pedreira como um dos mais importantes membros da comunidade mercantil lisboeta à época

⁹⁹⁸ RIBEIRO JÚNIOR, José. **Colonização e Monopólio no Nordeste do Brasileiro**. São Paulo: Hucitec, 2004. p. 149.

⁹⁹⁹ Criadas no início da década de 1750 e estabelecidas no Recife, São Luis, Salvador e Rio de Janeiro as Alfândegas do Tabaco e do Açúcar (que ficaram conhecidas como “Mesas de Inspeção”) tinham como objetivo controlar a qualidade de produtos como açúcar e tabaco e regular os preços destas mercadorias. Tendo entre seus 03 dirigentes um membro indicado pelo corpo mercantil local e outro indicado pela câmara do município em que estava sediada, a mesa de Inspeção do Recife, conforme destaca George Cabral de Souza, foi incorporada no contexto de vigência do monopólio da CGPP como uma instância de oposição à companhia o que, conforme Cabral de Souza, relacionava-se ao poder de regulação de acesso a um de seus postos de direção exercido pela da câmara do Recife que, a época, era controlada pela parcialidade vinculada aos Costa Monteiro. Sobre o papel da Mesa de Inspeção no Recife no contexto de vigência do monopólio da CGPP, ver: SOUZA, George F. Cabral de. **Elites e exercício de Poder no Brasil Colonial: A câmara municipal do Recife, 1710-1822**. Recife: Editora UFPE, 2015. p. 433-495.

de Pombal¹⁰⁰⁰ – destacava que o comércio de carnes movido entre os portos do sertão e as praças de Salvador e Rio de Janeiro havia se convertido em um vetor de contrabando que teria como um fator de estímulo os altos preços cobrados pelas mercadorias importadas pela CGPP. Conforme José Ribeiro Júnior, no dito ofício, Joaquim Inácio da Cruz chamava atenção ao contrabando movido com a Bahia e o Rio de Janeiro a partir do comércio de carnes secas e que por meio deste vetor de comércio entre Pernambuco e as duas principais praças do Estado do Brasil: “Ao invés de entrar dinheiro em troca de carnes nordestinas fornecidas àquelas praças, penetravam subrepticiamente mercadorias, em prejuízo da companhia. Se as fazendas da companhia fossem mais baratas tal contrabando seria evitado.”¹⁰⁰¹

Se no ofício de 1771 Joaquim Inácio da Cruz apontava o comércio de carnes salgadas movido com Salvador e o Rio de Janeiro como um vetor de contrabando responsável pela introdução, no espaço de monopólio da CGPP, de mercadorias mais baratas do que aquelas vendidas pela companhia, o trato de carnes secas movido entre os portos do sertão com aqueles que eram, a época, os dois principais centros mercantis da América portuguesa também foi um vetor para os descaminhos de couros que, conforme destacamos, tiveram seus preços fortemente depreciados pela companhia.

Em documento anônimo e sem data no qual se traça um histórico do comércio movido na Bahia no século XVIII nos é dado a saber que uma importante parcela dos couros em cabelo e beneficiados exportados pela Bahia no século XVIII, originavam-se de Pernambuco¹⁰⁰². Ao se referir às exportações de vaquetas e atanados feitas a partir de Salvador à época em que vigorava o sistema de frotas (extinto no ano de 1765) o autor anônimo na fonte destacada indica que:

A grande porção de vaquetas, que em aquelles mesmos tempo das frotas eram exportadas da Bahia para Portugal, não era toda própria do paiz [Bahia], mas sim exportadas de Pernambuco de costa a costa em embarcações pequenas para a Bahia por meio de hum negócio particular, e intrinseco, e algumas partes della para alli vinha a ser depositada a esperar as subsequētes Frotas para serem remetidas por conta de seus donos de Pernambuco. Extinctas as frotas, como houve liberdade de navegação, e começaram a haver navios próprios, e alheios, que alli francamente

¹⁰⁰⁰ PEDREIRA, Jorge Miguel Viana. **Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755-1822):** Diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social. 1995. Tese (Doutorado em Sociologia e Economia Históricas) – Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 1995. p. 164.

¹⁰⁰¹ RIBEIRO JÚNIOR, José. **Colonização e Monopólio no Nordeste do Brasileiro.** São Paulo: Hucitec, 2004. p. 179.

¹⁰⁰² A despeito de não ser datado, os referenciais temporais apontados na dita fonte nos leva a sugerir que sua escrita se deu entre os últimos anos do século XVIII e os primeiros do século XIX.

entrarão a hir carregar, cessou inteiramente o transporte das vaquetas para a Bahia e da Bahia para Lisboa e Porto em tão grande quantidade.¹⁰⁰³

Se o autor anônimo associa o fim do transporte de vaquetas e atanados de Pernambuco para a Bahia com o fim das frotas, há que se destacar que este comércio, movido “*por meio de hum negócio particular*” tornara-se ilegal com a criação da CGPP. Se o fim do comércio de atanados (produzido em Pernambuco sob a influência dos Costa Monteiro) e vaquetas entre Pernambuco e a Bahia cessou com o fim do sistema de frotas; o comércio de grandes quantidades de couros crus e salgados entre a Pernambuco e a Bahia teria se mantido até a década de 1780, pois, conforme o autor do mesmo relato:

He bem certo que em os tempos da duração e da existência das Frotas se transportava da Bahia para Portugal huma immensidade de coiros, crús e salgados, e que alguma abundância e freqüência deste transporte durára até aos anos de 1780; porem como a maior, e grande força delles provinha da exportação de Pernambuco, pela mesma razão da extinção das Frotas, e pela introdução dos navios avulsos, e de não poder vir a maior porção deles dos Certões da Bahia, por causa dos transportes se reduzirão a muito/ menos número, e de tal sorte que em algum tempo sendo este artigo hum dos mais consideráveis, hoje está reduzido somente a 15\$000 coiros, que importam em 36:000\$000rs., quando muito”¹⁰⁰⁴

A identificação do fim do envio de couros crus e salgados de Pernambuco para a Bahia (ou ao menos a sua brusca redução) na década de 1780 nos leva a destacar que esta mudança se situa no contexto que se segue ao fim do monopólio da CGPP, que se deu no ano de 1780. Os dados indicados nos levam, assim, a entender que, como forma de fugir aos baixos preços pagos pela companhia a gêneros da terra, tenha ocorrido, à época do monopólio da CGPP um fomento à exportação de couros oriundos dos portos do sertão para fora da zona do monopólio da companhia, como eram os casos das praças da Bahia e do Rio de Janeiro, o que é destacado no processo referente à apreensão da sumaca “o Xibante” que foi confiscada no Recife por autoridades da CGPP.¹⁰⁰⁵

A 28 de abril de 1779, era apreendida no Recife a sumaca Senhor Bom Jesus das Portas e Nossa Senhora do Pilar, alcunhada de “o Xibante”. A dita sumaca tinha como seu senhorio o capitão Manuel Vieira de Melo, morador no Recife, e vinha do porto do Aracati carregada de solas e couros, quando foi apreendida por soldados, por ficar bordejando ao largo da costa do Recife sem dar entrada no porto da vila, enquanto o mestre da dita

¹⁰⁰³ “DISCURSO preliminar, histórico introductivo, com natureza de descrição econômica da Comarca, e Cidade da Bahia” In: **Anaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**, v. XXVII, Rio de Janeiro: Oficina Gráfica da Biblioteca Nacional, 1905. p. 327-328.

¹⁰⁰⁴ *Ibid.*, p. 328-329.

¹⁰⁰⁵ Todas as referências e citações acerca deste caso encontram-se disponíveis em: ANTT: Apelação crime em que é apelante o procurador da Companhia, em Pernambuco, é Apelado Manuel Vieira de Melo: Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç. 2, n.º 3, cx. 2

embarcação dela descera para tratar, em terra, de alguns assuntos. Sob ordens do governador, a dita sumaca foi encaminhada às autoridades da CGPP.

Conforme se aponta no processo, a carga da dita embarcação seria destinada à Bahia, o que, conforme alegação das autoridades da companhia, corresponderia ao crime de extravio de gêneros e efeitos da terra, o que era proibido pelo § 34 do estatuto de criação da CGPP. Se na defesa movida por Manuel Vieira de Melo buscava-se negar que o barco destinava-se à Bahia, na contestação movida contra a apreensão do barco reivindicava-se o § 25 do estatuto de criação da CGPP alegando-se que:

[...] pello § 25 da Instituição ficou exceptuado do comercio exclusivo o negocio dos portos do Certão o q.l será livre a todas e quaes qr' pessoas como até agora o tem sido / são formaes palavras do m.mo § 25/ de sorte que antes da Comp.^a sempre houve comercio dos gêneros do Certão q' são Sollas e couros p.^a a B.^a e p.^a o Rio e ficando exceptuado com as formaes palavras == como até agora o tem sido = bem claram.te se vê ficar permitido p.^a a B.^a e p.^a o Rio como aSsim era o comercio do Certão antes da Companhia.¹⁰⁰⁶

Na dita contestação, alegava-se que o comércio de couros e solas entre os portos do sertão e as praças da Bahia e do Rio de Janeiro foram mantidos sem contestação alguma por parte da direção da CGPP durante os primeiros 09 a 10 anos de atuação da companhia, e que, a partir do decurso deste tempo, este segmento de comércio passou a ser coibido pelas autoridades da companhia. Entende-se, assim, que a segunda década de vigência do monopólio da CGPP (1770) foi marcada pela busca em exercer um maior controle sobre o comércio movido nos portos do sertão. Alegava-se, ainda, que seria público e notório que os Deputados da companhia: “p.^a seus negócios particulares tem sempre carregado sollas e couros do Certão para a B.^a e p.^a o Rio”¹⁰⁰⁷; aspecto que – além de reforçar a associação dos dirigentes locais da CGPP com os interesses do comércio movido nos portos do sertão que, desde sua organização encontrava-se fortemente vinculado a interesses movidos nas três principais praças do Estado do Brasil – corresponderia a um paradoxo, já que, em sendo proibido pela CGPP o comércio de couros e solas dos portos do sertão com as praças da Bahia e do Rio de Janeiro, este mesmo segmento de comércio seria movido pelas autoridades que, localmente, deveriam coibi-lo.

Apesar de tratar de um caso específico, os trâmites do processo referente à apreensão da sumaca “o Xibante” revelam a frequência de um comércio não somente de

¹⁰⁰⁶ ANTT: Apelação crime em que é apelante o procurador da Companhia, em Pernambuco, é Apelado Manuel Vieira de Melo: Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç. 2, n.º 3, cx. 2. f.14v.

¹⁰⁰⁷ *Ibid.*, f.14v.

carnes secas, mas também de couros entre os portos do sertão e as praças de Salvador e Rio de Janeiro no período de vigência do monopólio da CGPP que nos levam a entender que o destacado crescimento de importância dos portos do sertão entre as décadas de 1760 e 1770, em parte, se deveu ao estreitamento dos laços mercantis entre os portos do sertão e as praças de Salvador e Rio de Janeiro; laços pautados na liberdade de comércio concedida aos portos do sertão por meio do §25 do estatuto de criação da CGPP que foi apropriado por parcela dos negociantes que atuavam no espaço da capitania geral de Pernambuco como uma brecha para a promoção de contrabandos e descaminhos de mercadorias no espaço de jurisdição da companhia.

Os elementos apontados nos levam a ressaltar que, na realidade colonial, não havia uma necessária correlação entre exploração econômica e limites político, pois acerca da organização dos fluxos econômicos, visto a partir do comércio movido nos núcleos portuários da América portuguesa, Russell-Wood indica que:

Com relação à noção mais convencional de um vínculo entre um porto e o seu interior, para o Brasil, esse interior era frequentemente menos caracterizado por integridade territorial do que por sua natureza arquipelágica. Esferas de influência cada uma com um núcleo ou mais, poderiam existir em virtual isolamento entre si ou se inter-relacionar de modo irregular e aleatório. Tais configurações eram altamente fluídas e suscetíveis de mudanças. Os componentes críticos em tais reorientações eram a lucratividade e a força comercial do mercado.¹⁰⁰⁸

Com base nas considerações apontadas por Russell-Wood, entende-se que os condicionantes impostos à exploração mercantil na capitania geral de Pernambuco no período de vigência do monopólio da CGPP, que conferia liberdades aos portos do sertão, contribuiu para fortalecer o poder de atratividade e polarização do eixo da pecuária das carnes secas sobre as regiões de criação das porções setentrionais dos Sertões do Norte, o que tenderia a reconfigurar os fluxos da pecuária regional, em favor de um aumento do direcionamento dos rebanhos para as oficinas nos portos da porção oriental da costa leste-oeste.

Sendo os portos do sertão da capitania geral de Pernambuco bases por meio das quais burlava-se o monopólio concedido à CGPP, entende-se que, de forma similar, a expansão das atividades da pecuária das carnes secas no porto de Parnaíba que se observa a partir de meados do século XVIII, em parte, deveu-se ao fato de o comércio de carnes movido na capitania do Piauí, também, ter se convertido neste contexto em uma via para contrabandos e descaminhos de mercadorias de portos do Estado do Brasil, para o Estado do Grão Pará e

¹⁰⁰⁸ RUSSELL-WOOD, John. **Histórias do Atlântico português**. São Paulo: Editora Unesp, 2014. p. 143.

Maranhão sobre o qual, desde o ano de 1755, estendia-se a jurisdição e os monopólios concedidos à Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão.¹⁰⁰⁹

Se o eixo da pecuária das carnes secas na porção oriental da costa leste-oeste teve suas bases de formação e desenvolvimento fortemente associadas ao atendimento de demandas movidas nas três principais praças do Estado do Brasil; é a partir da época de vigência do monopólio da CGGPM (1755-1778) que a pecuária das carnes secas desenvolvida nos portos do sertão, passa a projetar, com certo destaque, seus circuitos para o Estado do Grão-Pará Maranhão, projeção que teve como principal base de promoção o porto de Parnaíba, que se singularizava em relação aos demais portos do sertão por ser o único situado nos limites do Estado do Grão Pará e Maranhão.

Ao ressaltarmos previamente alguns sujeitos de destaque que atuaram no fomento às atividades da pecuária de carnes secas nos portos do sertão, apontamos que foi entre o final da década de 1750 e o início da década de 1760 que se deu início atuação de João Paulo Dinis no trato de carnes secas movido a partir do porto de Parnaíba. Negociante ao qual se credita feitos de destaque para a dinamização da economia da pecuária das carnes secas no Piauí, João Paulo Dinis é apontado como aquele que teria propiciado à abertura dos mercados do Grão-Pará às carnes secas produzidas em Parnaíba, fator de relevo na projeção dos circuitos da pecuária das carnes secas para um mercado que, no contexto de vigência do monopólio da CGGPM, vivenciava processos de transformações e dinamização econômica marcados, entre outros fatores, por um aumento no fluxo de embarcações em seus portos (decorrente da expansão do comércio nele movimentado) e por uma expansão sem precedentes na introdução de cativos africanos no espaço correspondente ao Estado do Grão Pará e Maranhão; aspectos aos quais, associavam-se importantes bases de consumo de gêneros como carnes salgadas.¹⁰¹⁰

A despeito de encontra-se situado no Estado do Grão Pará e Maranhão, o porto de Parnaíba, conforme apresentamos previamente, não foi integrado como um espaço de efetiva ação e influência da CGGPM nos primeiros anos de atuação da dita empresa. A dinamização das atividades relacionadas à produção e exportação de carnes secas e couros que ocorreu no porto de Parnaíba, a partir de meados do século XVIII, conforme destacamos anteriormente,

¹⁰⁰⁹ Doravante denominada como: CGGPM.

¹⁰¹⁰ Segundo o Governador do Maranhão Joaquim de Melo e Póvoa Segundo Joaquim de Melo Póvoa, foi João Paulo Dinis quem: “[...] descobriu a navegação do Para para estas capitanias com a grave perda de três sumacas carregadas de carnes, o que não foy bastante para deixar de continuar com a mesmanavegação” 1775, Outubro, 24, Maranhão OFÍCIO do governador da capitania do Maranhão, Joaquim de Melo e Póvoas, para o secretário de estado dos Negócios do Reino, marquês de Pombal, Sebastião José de Carvalho e Melo, sobre a criação da feitoria da vila de São João da Parnaíba e a nomeação de João Paulo Diniz como seu administrador. AHU_CU_009, Cx. 49, D. 4826.

era fortemente movida pela ação de negociantes associados à praça do Recife, que desenvolviam este ramo de comércio em caráter particular, à margem, portanto, de ingerências mais diretas da companhia monopolista que atuava no Estado do Grão Pará e Maranhão.

Diante dos elementos apresentados, João Paulo Dinis, sobre certos aspectos, apresenta-se como uma figura singular. A despeito de não termos elementos claros sobre suas origens e trajetória anterior ao início de sua atuação no fomento à produção e ao comércio de carnes secas no Piauí, o fato de João Paulo Dinis ter atuado em favor da abertura e expansão do circuito de exportação de carnes salgadas de Parnaíba para o Grão-Pará e de sua esposa pertencer a uma família estabelecida no Maranhão¹⁰¹¹; nos levam, a priori, a entender que, em sua atuação no fomento à pecuária das carnes secas em Parnaíba, João Paulo Dinis mantivesse vínculos mais estreitos com interesses estabelecidos nos principais centros do Estado do Grão Pará e Maranhão, o que tende a ser reforçado com sua indicação ao posto de Administrador da Feitoria de Parnaíba.

Estabelecida entre os anos de 1771 e 1772, a Feitoria de Parnaíba correspondia a uma casa comercial aberta na capitania do Piauí pela CGGPM cuja criação, marca a busca, por parte da companhia, em exercer uma maior influência sobre o comércio movido no porto de Parnaíba. A criação deste departamento mercantil da CGGPM na capitania do Piauí teve como uma de suas grandes motivações a busca em coibir contrabandos e descaminhos movidos a partir do trato de carnes secas mantido entre o porto de Parnaíba e os principais centros do Estado do Grão Pará e Maranhão.

Em carta escrita a 25 de dezembro de 1770 ao governador do Piauí, o Provedor da CGGPM, informava que na Junta de Administração (órgão dirigente da companhia sediado em Lisboa): “Consta q pela Parnahiba q’ he o Districto de V S.^a se introduzem m.tas faz.das vindas da Bahia e que da negoceação de carnes que se vay fazer ao Pará se extrahe m.ta Salça para a Parnahiba e dali paSsa p.^a a Bahia”.¹⁰¹²

Com o intuito de pôr fim a estas transgressões, o provedor consultava o governador do Piauí acerca das conveniências de se criar em Parnaíba uma casa comercial, denominada como Feitoria. Com a criação da Feitoria de Parnaíba, a CGGPM objetivava aumentar as remessas de couros para o Maranhão e coibir o comércio ilícito movido no Maranhão e no Grão-Pará com o Estado do Brasil por intermédio do porto de Parnaíba. A

¹⁰¹¹ Conforme Edgardo Pires Ferreira, João Paulo Dinis era casado Rosa Maria Joaquina Pereira de Castro que era membro de uma família estabelecida na vila de Alcântara. Ver: <http://www.parentesco.com.br>. Acesso em 29 out. 2020.

¹⁰¹² APEPI: Cod. 487. Cia. de Comércio GP-MA (1769-1811) f.01.

despeito de destacar que o comércio de carnes secas mantido entre de Parnaíba e o Pará correspondia a um vetor de contrabando de salsa (no qual o porto de Parnaíba atuava como uma espécie de intermediário entre o Pará e a Bahia) o provedor ressaltava que: “[...] a Junta estima a correspondencia a introdução de carnes secas para o Pará, mas não em fraude da instituição da Comp.^a”¹⁰¹³

A 18 de maio de 1771, a Junta de Administração da CGGPM encaminhava carta a Gonçalo Lourenço Botelho de Castro na qual informava ao então governador do Piauí que, em razão dos contrabandos e dos descaminhos, resolvera-se pela criação da Feitoria de Parnaíba. Na carta encaminhada ao governador do Piauí, os membros da Junta de Administração da CGGPM relatavam que:

Sendonos constantes por frequentes e Repetidos avisos do Maranhão e publico comércio que na Prassa [São Luis] e Aldeyas adjacentes se faz na introdução de fazendas vindas dos Portos da Bahia e Rio, e extrahindoSse dahy não só as carnes secas mas os mais gêneros que a terra produz, comercio este que devendo ser privativo desta Companhia na Conformidade dos seus Estatutos, abusiva e furtivam.te alguns particulares o tem aSsy arrogado de maneira que a Companhia ate o prezente nesse destricto não consome alguns dos seus gêneros, e sendo isto hum manifesto contrabando e descaminho que em fraude da mesma companhia se faz.

Querendo a Junta [obstar?] tanto damno, se Resolve a mandar estabellescer na Parnahiba huam feitoria a qual poSsa fornecer de todos os gêneros gastáveis neStes destrictos e delles extrahir commo melhor lhe parecer os Gêneros que a terra produzir sem que outro algum particular poSsa introduzir bens nem extrahir outros a risco de incorrerem nas penas por S Mag.de impostas aos Contrabandistas dos Gêneros privativos desta Comp.^a ¹⁰¹⁴

Para a Administração da Feitoria de Parnaíba escolheu-se, em 1771, João Paulo Dinis que, assumiu o dito posto a 27 de maio de 1772, data na qual chegara em Parnaíba, em viagem de retorno do Pará, trazendo do Maranhão sua família que com ele estabeleceu-se em Parnaíba¹⁰¹⁵. Ao referir-se, no ano de 1775, à escolha de João Paulo Dinis para o dito cargo, o então governador do Maranhão, Joaquim de Melo e Póvoas, apontava que a escolha se dera em função de João Paulo Dinis ser: “[...] o mais capaz para aquelle emprego por ser commerciante a muitos annos naquella vila e ter o melhor conhecimento do Paiz”¹⁰¹⁶

¹⁰¹³ APEPI: Cod. 487. Cia. de Comércio GP-MA (1769-1811) f.01.

¹⁰¹⁴ *Ibid.*, f.01v.

¹⁰¹⁵ Sobre o estabelecimento de João Paulo Dinis com sua família em Parnaíba à época da criação da Feitoria consta em carta por ele encaminhada a 01/04/1772 ao governador do Piauí, Gonçalo Lourenço Botelho de Castro, a seguinte informação: “A esta V.^a [Parnaíba] cheguey a 27 de Março de volta do Pará trazendo em minha Comp.^a a m.^a família No Maranhão tive a fortuna de Receber duas [cartas] de V S.^a emtre gandomas o Ill.mo S.ro Joaq.m de Mello e Povoas [Governador do Maranhão] . hua a 22 de 9bro do paSsado na qual he V S.^a servido despenSar [am___?] hida a esSa Cid.e ficandome sermpre o[_____] possível ___ for não mandando V S.^a antes o Contr.^o beijar as mãos de V S.^a” APEPI: Cod. 487 Cia de Comércio GP-MA (1769-1811) f.05-05v.

¹⁰¹⁶ 1775, Outubro, 24, Maranhão OFÍCIO do governador da capitania do Maranhão, Joaquim de Melo e Póvoas, para o secretário de estado dos Negócios do Reino, marquês de Pombal, Sebastião José de Carvalho e Melo,

A criação da Feitoria, contudo, não pôs fim ao contrabando movido entre praças do Estado do Brasil e do Estado do Grão-Pará e Maranhão, contrabando que envolvia, também, o comércio de cativos. Em representação escrita a 18 de dezembro de 1772 por Clemente Pereira de Azeredo Coutinho de Melo, que havia sido nomeado governador do Maranhão, indicava-se que o porto de Parnaíba configurava-se como uma base para introdução ilegal no Estado do Grão Pará e Maranhão de escravos oriundos das principais praças do Estado do Brasil. Na dita representação, indica-se que: “Centos e Centos de escravos se introduzirão sempre da Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro pelo Porto da Parnaíba pertencente à Capitania do Piauí”¹⁰¹⁷ Ao referir-se à situação corrente, Coutinho de Melo, ressaltava que:

No anno de 1771 para 72 a Companhia Geral do Maranhão estabeleceu huma caza de Commercio na Parnaíba; e quaze pelo mesmo tempo Administradores da Companhia de Pernambuco fizeram representações a sua Junta sobre o commercio que no dito Porto fazião os Particulares: e entre estes Cuidados tense visto que os Particulares tomão o Porto de Jagocoacara [Jericoacoara] pertencente ao Ceará, e confinante com a Parnahiba, e ahi desembarcam as fazendas e escravos que vendem e ajustão quaze debaixo do tecto das mesmas cazas que a Companhia do Maranhão tem na Parnaiba. Para dizer tudo: as mesmas sumacas que fazem o comércio das carnes secas para o Pará os estão continuamente introduzindo e so no anno paSsado entrarão pelo Porto do Maranhão mais de cento e cincoenta escravos¹⁰¹⁸

As informações apontadas indicam que, com a criação da Feitoria de Parnaíba, o trato ilegal se mantinha, sendo, contudo, deslocado o desembarque das mercadorias e dos cativos destinados a serem ilegalmente introduzidos no Estado do Grão Pará e Maranhão para o porto de Jericoacoara. Do relato de Coutinho de Melo, destaca-se, ainda, que o trato ilícito tinha como base e meio o trânsito de sumacas que moviam o comércio de carnes secas com o Pará; e que a criação da Feitoria no porto de Parnaíba movera representações da Direção de Pernambuco da CGPP para a sua respectiva Junta Administrativa em Lisboa.

Ao considerarmos que grande parte dos membros Direção de Pernambuco da CGPP associavam-se aos interesses da pecuária das carnes secas movido nos portos do sertão, o indicativo de que a criação da Feitoria de Paranaíba mobilizou a representação de membros da Direção de Pernambuco da CGPP e que o porto de Jericoacoara, na capitania do Siará Grande, passara a ser a base de desembarque do comércio ilícito que se buscava coibir;

sobre a criação da feitoria da vila de São João da Parnaíba e a nomeação de João Paulo Diniz como seu administrador. AHU_CU_009, Cx. 49, D. 4826

¹⁰¹⁷ [post. 1772, Dezembro, 18], Lisboa REQUERIMENTO do governador da capitania do Maranhão, Clemente Pereira de Azeredo Coutinho de Melo, referente a diversas representações: o comércio pela Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão; o privilégio do comércio exclusivo à dita companhia; e que os índios da capitania do Maranhão não sejam levados para outras capitanias. AHU_CU_009, Cx.46, D. 4526.

¹⁰¹⁸ *Ibid.*

entende-se que alguns membros da direção do Recife estavam envolvidos na promoção deste comércio ilícito feito “[...] quase debaixo do tecto das mesmas cazas que a Companhia do Maranhão tem na Parnaíba”; casa esta que era administrada por João Paulo Dinis.

Nomeado em 1771 para representar os interesses da CGGPM no Piauí, João Paulo Dinis foi afastado do cargo de Administrador da Feitoria de Parnaíba por resolução da Junta de Administração da companhia em Lisboa poucos anos depois de assumi-lo. Seu afastamento se deu em decorrência de denúncias de que seria conivente, com os contrabandos e descaminhos que motivaram a criação da Feitoria de Parnaíba. Em ofício encaminhado a 24 de outubro de 1775 ao Marquês de Pombal, Joaquim de Melo e Póvoas (então governador do Maranhão) faz referência de que o afastamento de João Paulo Dinis do cargo de Administrador da Feitoria de Parnaíba decorreria de denúncias de que ele pouco: “[...] tratava os interesses desta Companhia, preferindo os seus particulares não duvidando para conseguir estes permittir, e factorizar publicos descaminhos e contrabandos, quando alias elle devia ser o que mais procurasse fiscalizallos, e acautelallos”¹⁰¹⁹

A correlação entre estes aspectos nos leva a entender que, a despeito de uma trajetória prévia cujos indícios nos levam a supor maiores vinculações com interesses estabelecidos no Estado do Grão Pará e Maranhão, a atuação de João Paulo Dinis na exploração do comércio de carnes e couros em Parnaíba teria, efetivamente, se dado de forma associada aos interesses de parcela da comunidade mercantil do Recife que, conforme destacamos ao longo deste trabalho, preponderou na organização e exploração dos circuitos de produção e comércio das carnes secas movimentados nos portos da porção oriental da costa leste-oeste ao longo do século XVIII.

A suposição apresentada ganha força ao identificarmos que, na década de 1780, João Paulo Dinis estabeleceu laços familiares com Domingos Pires Ferreira, um dos 13 negociante da praça do Recife que, em 1757, foi signatários da proposta de criação da companhia para o comércio dos portos do sertão. Conforme Edgardo Pires Ferreira, em 1786, Mariana de Deus Castro Dinis, filha de João Paulo Dinis, casou-se no Piauí, com José Pires Ferreira, filho de Domingos Pires Ferreira.¹⁰²⁰

¹⁰¹⁹ 1775, Outubro, 24, Maranhão OFÍCIO do governador da capitania do Maranhão, Joaquim de Melo e Póvoas, para o secretário de estado dos Negócios do Reino, marquês de Pombal, Sebastião José de Carvalho e Melo, sobre a criação da feitoria da vila de São João da Parnaíba e a nomeação de João Paulo Diniz como seu administrador. AHU_CU_009, Cx. 49, D. 4826.

¹⁰²⁰ Sobre José Pires Ferreira e seu casamento com Mariana de Deus Castro Dinis ver: FERREIRA, Edgardo Pires. **A mística do Parentesco**: uma genealogia inacabada (Domingos Pires Ferreira e sua descendência) v.1/Pernambuco. São Paulo: Marques e Marigo Editora; Recife: Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano, 1987. p. 03-04.

A identificação dos laços de parentesco de Domingos Pires Ferreira com João Paulo Dinis revela que este importante negociante da praça do Recife manteve estreitas relações com os dois principais negociantes que articularam e exploraram o comércio associado à pecuária das carnes salgadas desenvolvida no Piauí na segunda metade do século XVIII; pois, além de sogro da filha de João Paulo Dinis, cabe lembrar que Domingos Pires Ferreira foi sócio de Domingos Dias da Silva, cujo estabelecimento em Parnaíba, conforme apontamos, teria se dado no início da década de 1770, contexto em que se deu à criação da Feitoria de Parnaíba, criada para combater os contrabandos movidos com as principais praças do Estado do Brasil.

Na mesma medida em que foi um período marcado pela busca da CGPP e da CGGPM de exercerem um maior controle no comércio movido nos portos do sertão, a década de 1770 foi a época em que Domingos Dias da Silva – até então um mestre e dono de embarcações estabelecido no Recife que promovia a integração entre vários portos da América portuguesa a partir da exploração do comércio das carnes secas do sertão – fixou seus interesses no porto de Parnaíba, dando sequência a um histórico pessoal de ascensão mercantil que atingiria um patamar, ainda mais destacado, no contexto que se inicia com o fim dos monopólios das companhias pombalinas; trajetória que se assemelha à de alguns dos negociantes previamente destacados que, de forma similar, estabeleceram-se no porto do Aracati na mesma conjuntura.

O fim dos monopólios concedidos à CGGPM (em 1778) e à CGPP (em 1780) deu início a um processo de reorganização das bases de exploração do comércio nos espaços de jurisdição correspondente às duas companhias que, entre outros aspectos, foi marcado pelo início da mobilização de interesses que passaram a pleitear uma maior autonomia política e econômica para espaços nos quais encontravam-se alguns dos portos do sertão; como foram os casos das capitânicas do Siará Grande e do Piauí que, por serem capitânicas subalternas, eram proibidas de manter comércio direto com o reino e encontravam-se, em maior ou menor medida, sujeitas à dependência política e à intermediação de suas atividades mercantis a suas respectivas capitânicas centrais: Pernambuco no caso do Siará Grande; e Maranhão no caso do Piauí.

A 29 de dezembro de 1779, um ano após o fim do monopólio da CGGPM, os oficiais da câmara da vila de São João da Parnaíba encaminhavam à rainha, Dona Maria I, uma carta na qual solicitavam a liberdade de comércio e navegação direta do porto de Parnaíba para o reino. Tomando a capitania do Piauí como espaço de referência de seu pedido,

os camaristas da vila de Parnaíba, situada no extemo norte do Piauí, apontavam que a economia da capitania era predominantemente voltada ao criatório de gado vacum e cavalar, animais que, no avançar do século XVIII, não teriam mais:

[...] aquella sahida que antigamente tinhão para as Minas Geraes onde era sua direita descarga e juntamente para a cidade da Bahia para onde ainda hoje botão alunz. Suas Boyhadas com grande infelicidade, porque ainda que naquella cidade alcancem algum preço sempre lhe vem a ficar muyto diminuto pellas grandes perdas que recebem¹⁰²¹

Ao defenderem que as riquezas da capitania e de seus moradores poderiam ser aumentadas e diversificadas com o desenvolvimento de algumas culturas, os camaristas alegavam que um impeditivo a este desenvolvimento seria a falta de meios de embarque para o reino dos múltiplos gêneros que a terra poderia produzir. Os camaristas da vila de São João de Parnaíba defendiam, portanto, que:

Suposto que esta Capitania tem um único Porto de mar que he o desta Villa que fica na Barra do Rio da Parnaíba e a elle venhão varias embarcações fazer carnes secas que levão a vender a Cidade do Rio de Janeiro Bahia Pernambuco Maranhão e Pará por se ter facilitado esta navegaçam a huns annos a esta parte com tudo não he por eSa via que os habitantes desta Capitania podem levantar Cabeça nem aumentar a terra por que os effeitos dos gados no ditto Portto não alcanção preço sufficiente por serem muitos e só poderão aumentar e emgrossar em cabedaes com a agricultura das Drogas que pode produzir a terra carregando-se deste Porto da Parnahiba para o Reino indo em direitura à Corte de Lisboa e vindo com o Retorno em direytura a este porto aonde deve ser a sua direita descarga e pagar os direitos das fazendas que vierem que se poder comprar e administrar¹⁰²²

Nos termos em que foi colocada, a proposta correspondia, efetivamente, a um projeto que visava ampliar a influência mercantil do porto de Parnaíba sobre a capitania do Piauí; projeto que visava a expansão dos interesses movidos em Parnaíba sobre os sertões da capitania, intentando, assim, vertebrar economicamente um território que, a despeito de conformar um espaço politicamente constituído (não necessariamente unificado) desde meados do século XVIII, seguia (assim como muitas outras capitanias no período) sendo uma expressão econômica fraturada entre múltiplas influências e interesses.

De forma similar à proposta encaminhada no ano de 1779 pelos camaristas da vila de Paranaíba, uma proposta de concessão de autonomia política e mercantil à capitania do Siará Grande foi apresentada, alguns anos depois, por João Batista de Azevedo Coutinho de

¹⁰²¹ 1779, Dezembro, 29, vila de São João da Parnaíba CARTA dos oficiais da Câmara da vila de São João da Parnaíba, à rainha [D. Maria I], sobre a pobreza que se experimenta nesta vila, em virtude do fraco desenvolvimento da região, e solicitando, por isso, o livre comércio e navegação para o Reino, o que será de grande conveniência para o melhoramento da região. Anexo: 1 doc. AHU-Piauí, cx. 12, doc. 20 AHU_CU_016, Cx. 13, D. 773.

¹⁰²² *Ibid.*

Montauri, capitão mor do Siará Grande entre os anos de 1782 e 1789. Em ofício sem data, escrito provavelmente na imediata sequência do fim de seu governo, Montauri encaminhava ao secretário de estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, um relato do estado em que deixara a capitania do Siará Grande ao fim de seu governo.

Descontada a dimensão de auto-promoção que o texto carrega, Montauri relatava o avanço econômico vivenciado na capitania do Siará Grande ao longo do seu governo, marcado, entre outros aspectos, pela promoção e expansão de várias culturas – como as da mandioca, do arroz, do açúcar e especialmente do algodão – cujos avanços, (associados àqueles da preponderante economia da pecuária), apontavam um crescimento econômico e expansão do potencial de exploração mercantil que se refletia na duplicação dos valores de arrematação dos dízimo da capitania alcançados durante seu governo. Os elementos destacados por Montauri tratavam-se, assim, de aspectos que justificavam o pleito por ele defendido de que a capitania do Siará Grande passasse a ter direito à manutenção de conexões diretas, não somente com o reino, mas também com os portos de Angola para o trato negreiro. A despeito de não estar explicitada no texto, as propostas de Montauri, muito provavelmente, se davam na qualidade de porta-voz dos interesses de negociante que pleiteavam a autonomia da capitania.¹⁰²³

O desenvolvimento econômico da capitania que respaldava a proposta encaminhada por Montauri, movera também outras autoridades locais como Manuel de Magalhães Pinto e Avelar, ouvidor da comarca do Siará Grande que, no ano de 1787, encaminhou uma representação à rainha Dona Maria I que, conforme à análise de Francisco José Pinheiro, correspondia a um projeto de desenvolvimento da capitania do Siará Grande que tinha como um de seus eixos econômicos a busca pelo fomento à ascendente cultura do algodão, projeto que, socialmente, teria como uma de suas bases de promoção uma política de maior controle sobre os segmentos pobres-livres da sociedade local, vistos como vadio, e sobre a qual recairia grande parte do ônus da promoção do fomento ao crescimento da agricultura e do comércio¹⁰²⁴; política de repressão aos segmentos pobres-livres que, em muito, se assemelha ao que, na mesma época, praticava-se em Pernambuco e que marca o

¹⁰²³ [post. 1782], Ceará OFÍCIO do capitão-mor do Ceará, João Batista de Azevedo Coutinho de Montauri, ao [secretário de estado dos Negócios da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre as necessidades de abastecimento pelas quais passa a capitania em virtude de os moradores se recusarem a plantar a mandioca, limitando-se à criação de gado. AHU-CEARÁ, cx. 21, doc. 46 AHU_CU_006, Cx. 9, D. 590.

¹⁰²⁴ PINHEIRO, Francisco José. **Notas sobre a formação social do Ceará: 1680-1820**. Fortaleza: Fundação Ana Lima, 2008. p. 293-307.

contexto de profundas transformações vivenciadas no espaço correspondente à capitania geral de Pernambuco entre as últimas décadas do século XVIII e as primeiras do XIX.¹⁰²⁵

Os pleitos movidos, a esta época, tanto no Piauí quanto no Siará Grande dão conta do fortalecimento dos interesses mercantis movidos nestes dois espaços no contexto que se segue ao fim do monopólio das companhias pombalinas, fortalecimento que teria suas bases em um processo de maior projeção dos vetores da pecuária das carnes secas com as regiões de criatório das porções setentrionais dos Sertões do Norte que teria tido como contrapartida uma valorização dos portos do sertão como bases para a exploração e escoamento do comércio movido com as ditas regiões.

Sobre o pedido encaminhado em 1779 pelos camaristas da vila de São João da Parnaíba, não nos foi possível encontrar resposta à solicitação, no entanto, antes mesmo do envio da carta dos camaristas de Parnaíba, partira do porto do Piauí, em direitura ao reino, o barco Nossa Senhora da Conceição Santo Antônio e Almas que deu entrada no porto de Lisboa a 27 de abril de 1779 carregado com 11.389 couros em cabelo e 6.749 vaquetas. Esta travessia transatlântica marcou o início de uma sequência de viagens desta embarcação que manteve ligação direta entre Parnaíba e Lisboa até o início da década de 1790; viagens articuladas e promovidas pela ação do proprietário da embarcação: Domingos Dias da Silva.

Por meio da consulta ao livro do “Marco dos Navios” que integra o acervo da Câmara Municipal de Lisboa, Antonio Neto de Paula identificou 10 registros de entradas no porto de Lisboa do barco Nossa Senhora da Conceição Santo Antônio e Almas, proveniente do porto Parnaíba na capitania do Piauí; dados que foram organizados e parcialmente disponibilizados no quadro¹⁸ apresentado abaixo.

Quadro 18 – Cargas do barco NS da Conceição Santo Antônio e Almas que deram entrada no porto de Lisboa após viagens diretas do porto de Parnaíba

Data de entrada	Mestre da Embarcação	Carga ^{1026*}
27/04/1779	João Ferreira Quadro	• 11.389 couros em cabelo • 6.749 vaquetas
17/03/1780	Antonio Cardoso Batista Neves	• 12.193 couros em cabelo • 6.502 vaquetas
19/06/1781	Antonio Cardoso Batista	• 13.282 couros • 7.607 meios de sola
05/02/1784	Antonio Cardoso Batista	• 14.200 couros • 3.806 meios de sola

¹⁰²⁵PALACIOS, Guillermo. **Campesinato e escravidão no Brasil: Agricultores livres e pobres na Capitania Geral de Pernambuco (1700-1817)** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2004.

¹⁰²⁶Em razão de que boa parte dos produtos variados (como é o caso de farinhas, goma, mel, açúcar) serem indicados sempre em pequenas quantidades, optamos por elencar neste quadro unicamente os produtos que corresponderam às principais cargas enviadas de Parnaíba ao porto de Lisboa.

		• 349 atanatos
26 /06/1786	Miguel dos Santos da Costa	• 14.594 couros em cabelo • 4.998 meios de sola
16/03/1787	Antonio Cardoso Batista	• 14.180 couros em cabelo • 5.266 meios de sola • 139 atanatos • 11 sacas de algodão
14/03/1788	Antonio Cardoso Batista	• 12.437 couros em cabelo • 3.314 vaquetas • 148 atanatos • 24 sacas de algodão
24/04/1791	Antonio Cardoso Batista	• 3.400 couros • 6.477 vaquetas • 309 sacas de algodão
27/05/1792	Antonio Cardoso Batista	• 3.436 couros • 4.710 vaquetas • 379 sacas de algodão
22/05/1793	Antonio Cardoso Batista	• 2.040 couros • 6.153 vaquetas • 215 sacas de algodão

Fonte: PAULA, Antonio Neto de. **A Carreira Marítima Parnaíba – Lisboa** (finais do século XVIII) 1779-1793. Teresina: EDUFPI, 2000, pp.45-49.

Com base na análise do quadro 18, observa-se que: se o primeiro registro de entrada se deu no início do ano de 1779 (portanto na imediata sequência do fim do monopólio da CGGPM); a última entrada se deu no ano de 1793, não por coincidência, o ano em que Domingos Dias da Silva faleceu, o que reforça o papel desempenhado por este sujeito na articulação de interesses que garantiram o estabelecimento e manutenção destas conexões; o que nos leva a entender que Domingos Dias da Silva certamente teve um papel de destaque na elaboração da proposta do estabelecimento do comércio direto entre o Piauí e o reino que foi encaminhada, no ano de 1779, pelos oficiais da câmara da vila de São João da Parnaíba.

No que se refere ao perfil e ao volume das cargas exportadas para o reino, é possível vislumbrar a inexpressiva participação da agricultura neste comércio que, somente a partir da década de 1790, passa a ganhar certo relevo com a exportação de algodão. Os dados apresentados no quadro evidenciam, portanto, a força da pecuária das carnes secas no comércio movido a partir do porto de Parnaíba no final do século XVIII, já que grande parte das cargas exportadas diretamente para o reino era composta por couros crus ou beneficiados que, em sua grande maioria, eram procedentes das atividades das oficinas de produção de carnes secas.

Entendendo que as cargas enviadas diretamente ao reino não corresponderiam à totalidade dos gêneros exportados por Parnaíba, a dimensão das atividades movidas pela pecuária das carnes salgadas desenvolvida no Piauí a esta época tende a ser reforçada na

medida em que, além das cargas de couros e outros gêneros exportados para Lisboa, parte dos couros extraídos e exportados por Parnaíba eram também destinados aos principais centros mercantis da América portuguesa, com os quais o porto de Parnaíba mantinha grande parte de seu comércio de carnes secas.

Se a frequência das conexões diretas entre Parnaíba e Lisboa apontam o destaque de Domingos Dias da Silva no comércio movido no porto do Piauí no contexto que se inicia com o fim do monopólio da CGGPM, destaque que está diretamente relacionado à força de sua atuação no segmento do comércio de exportação e importação movimentado em Parnaíba; algo similar é possível de ser observado no comércio de importação e exportação movido a partir do porto de Aracati nos últimos anos do século XVIII, quando se observa uma grande concentração no controle destas atividades por alguns poucos sujeitos.¹⁰²⁷

A partir da análise dos dados referentes aos 318 registros de entradas de embarcações no porto da vila de Aracati contidos do livro da câmara da vila aberto para este fim¹⁰²⁸ observamos que o primeiro período de registros de entradas (que se estende entre os anos de 1767 a 1776) caracteriza-se por uma certa diversidade nos nomes indicados como senhorios das embarcações, nomes que são mencionados em 33 dos 78 registros referente a este período. Já para os 240 registros de entradas de embarcações do período que se estende do ano de 1787 (quando se dá a retomada dos registros) ao ano de 1802 (quando os registros do livro se enceram) observa-se uma realidade distinta.

Com base no levantamento de dados referentes aos senhorios das embarcações que frequentaram o porto do Aracati entre 1787 e 1802 elaboramos o quadro 19 por meio do qual se observa que, dos 240 registros de entradas de embarcações no porto do Aracati neste período, 04 negociantes são indicados como o senhorio de embarcações em 175 registros, o que aponta para uma grande concentração do segmento de importação e exportação movido a partir do porto de Aracati neste período. Dentre os 04 negociantes elencados, os dois que mais concentraram estas atividades foram os já mencionados Pedro José da Costa Barros e João Coelho Basto.

¹⁰²⁷ Sobre a adoção dos termos “importação” e “exportação” cabe deixar claro que são aqui empregados para referir-se às transações efetuadas por meio da movimentação de embarcações nos portos a serem mencionados, o que não se restringe ao comércio movido com o reino, incluindo também (e, sobretudo) o comércio mantido com os principais centros mercantis da América portuguesa.

¹⁰²⁸ Livro (Nº 23) de notas da Câmara da vila de Santa Cruz do Aracati de registro dos barcos que deram entrada no porto da vila entre 1767-1802.

Quadro 19 – Principais Senhorios das embarcações que moviam o comércio no porto do Aracati (1787-1802)

Ano	Nº de barcos que entraram no porto de Aracati por ano	Senhorios de embarcações que entraram no porto de Aracati			
		Pedro José da Costa Barros	João Coelho Basto	Fran.co Antonio de Souza	José Araújo Lima
1787	03	03	–	–	–
1788	09	03	03	–	02
1789	23	05	03	04	03
1790	20	05	03	07	02
1791	29	06	09	05	04
1792	19	06	04	–	02
1793	25	06	08	–	01
1794	16	06	–	–	01
1795	14	08	02	–	02
1796	09	08	01	–	01
1797	11	06	–	–	–
1798	15	07	01	–	–
1799	15	07	02	01	–
1800	12	08	02	01	–
1801	13	10	–	–	–
1802	07	07	–	–	–
Total	240	101	38	18	18

Fonte: Livro (Nº 23) de notas da Câmara da vila de Santa Cruz do Aracati de registro dos barcos que deram entrada no porto da vila entre 1767-1802.

Ao se ter em conta que Pedro José da Costa Barros e João Coelho Basto tiveram no trato das carnes e dos couros uma importante base para a fixação de seus interesses no porto do Aracati entre as décadas de 1760 e 1770, o que se observa a partir dos dados do quadro 19 é que o fim das atividades de produção de carnes secas em Aracati a partir de 1794, ao menos no caso de Pedro José da Costa Barros, não correspondeu em uma redução de sua atuação na exploração do comércio de importação e exportação; havendo, pelo contrário, uma maior concentração de sua atuação neste segmento, o que aponta para o fortalecimento de seu papel no comércio movido no mais importante centro econômico e portuário da capitania do Siará Grande após o fim das atividades nas oficinas do Aracati.

Evidenciado o fortalecimento, no final do século XVIII, dos interesses de alguns agentes mercantis que se estabeleceram nos portos do sertão, uma análise de dados referentes a registros de passaportes de escravos nos possibilita discutir alguns aspectos relativos ao comércio de cativos movido entre os portos do sertão e Salvador no final do século XVIII. A partir de dados levantados em um livro de registros de passaportes de escravos passados em Salvador elaboramos o quadro 20 com o número de escravos enviados anualmente de Salvador aos portos do sertão entre 1778-1797.¹⁰²⁹

¹⁰²⁹ Os números apresentados no quadro 20 têm como referência a compilação de dados dos registros de passaportes de escravos passado em Salvador contidos em um livro que se encontra no Arquivo Publico do Estado da Bahia. Os trabalhos de digitalização, compilação e sistematização destes dados foram desenvolvidos por Cândido Domingues, Urano Andrade e Iasmim Oliveira, aos quais expresso meu

Quadro 20 – Número de cativos aos quais se passou passaporte Salvador para o envio aos portos do sertão (1778-1797)

Ano	Parnaíba	Aracati	Ceará	Acaraú	Mossoró
1778	565		05		
1779	287	11			01
1780	365	13			08
1781	306				
1782	240	04			01
1783	167				
1784	180				
1785	173	82	10	40	
1786	133	06		13	
1787	406	101			
1788	283	12			
1789	66		44	25	
1790	218	18			
1791	31				
1792	65	23			
1793	140				
1794	135				
1795	142				
1796	390				
1797	49				

Fonte: APB, Seção Colonial-Provincial, nº 626-13, *Governo Geral/Governo da Capitania – Catálogo de Alvarás (1778-1797)*.

A análise dos dados apresentados no quadro 20 nos possibilita vislumbrar o destaque do porto de Parnaíba como destino de uma expressiva quantidade de cativos enviados de Salvador. A grande quantidade de escravos introduzidos em Parnaíba, a partir de Salvador, tende a reforçar o entendimento previamente apresentado de que o porto de Parnaíba, durante o período de vigência do monopólio da CGGP, se converteu em um importante vetor de introdução de cativos no espaço de jurisdição da companhia. O aspecto destacado nos leva a entender que este vetor de comércio tenha se mantido com o fim do monopólio da dita empresa no ano de 1778 e que uma importante parcela dos escravos

agradecimento, com especial destaque à Candido Domingues pela disponibilização dos dados referentes aos passaportes concedidos a escravos enviados de Salvador para as capitanias do Rio Grande do Norte, Siará Grande e São José do Piauí. O livro em questão, está registrado no Arquivo Público do Estado da Bahia com título que não condiz com seu conteúdo: APB, Seção Colonial-Provincial, nº 626-13, *Governo Geral/Governo da Capitania – Catálogo de Alvarás (1778-1797)*.

enviados de Salvador ao porto de Parnaíba, no período que se segue ao fim do monopólio da companhia, não tivesse como destino final a capitania do Piauí, mas os principais mercados do antigo Estado do Grão-Pará e Maranhão com os quais o porto de Parnaíba estreitou seus laços, por meio do comércio de carnes secas, não somente com base no comércio legal, mas também no contrabando de mercadorias e escravos.

Ao considerarmos que os dados contemplam unicamente os registros dos cativos legalmente introduzidos nos portos do sertão a partir de Salvador, é preciso ter em conta que os reduzidos números de escravos encaminhados aos portos das capitanias do Siará Grande e do Rio Grande do Norte, não correspondem a totalidade do comércio de cativos encaminhados a estes portos por meio de um comércio intercapitanias; pois este comércio também era movido com outros portos como os do Recife e do Rio de Janeiro o que, na mesma medida, aponta para cifras maiores no número de cativos encaminhados não somente aos portos do sertão da capitania geral de Pernambuco, mas, também, ao porto de Parnaíba.

Se os dados quantitativos indicam a força dos portos do sertão (especialmente o de Parnaíba e, em menor medida, Aracati) como bases de fomento ao tráfico negreiro intercapitanias nos sertões do criatório, a vinculação entre os interesses associados ao trato negreiro intercapitanias e à pecuária das carnes secas movida nos portos do sertão fica ainda mais evidente a partir de uma análise qualitativa dos dados referentes aos registros de passaportes que nos possibilitam identificar que o comércio de cativos entre Salvador e os portos do sertão era movido, em grande medida, por sujeitos fortemente associados à exploração do eixo da pecuária das carnes secas.

Sobre o porto de Mossoró, aquele que conta o menor número de cativos enviado, o destinatário de 07 dos 08 cativos encaminhados de Salvador no ano de 1780, trata-se do já mencionado Antonio de Souza Machado, sargento- mor, proprietário da fazenda de Santa Luzia, em cujas terras levantaram-se as oficinas no porto de Mossoró.

Em meio aos registros de passaportes de escravos também constam indicações da participação de algumas figuras de destaque por suas atuações no porto do Aracati, como foi o caso dos irmãos João e Bernardo Pinto Martins e de Salvador de Souza Braga. Os registros mencionados, dão conta de que a atuação destes negociantes nos portos do sertão não se restringia ao porto de Aracati. Com base nos registros de passaportes, consta que, em 1779, João Pinto Martins foi o consignatário de 07 escravos do sexo masculino enviados de

Salvador ao porto do Aracati¹⁰³⁰; já no ano de 1785, João Pinto Martins é indicado como consignatário do envio de 20 cativos (10 homens e 10 mulheres) enviados de Salvador ao porto do Acaraú. Salvador de Souza Braga e Bernardo Pinto Martins, por sua vez, são indicados como consignatários de cativos enviados de Salvador a Parnaíba: Salvador de Souza Braga sendo apontado como o destinatário de 11 escravos do sexo masculinos enviados a Parnaíba no ano de 1779; e Bernardo Pinto Martins como consignatário do envio de 15 escravos (10 homens e 5 mulheres) enviados de Salvador ao porto da capitania do Piauí no ano de 1780.

Se Salvador de Souza Braga e Bernardo Pinto Martins atuaram no envio de cativos para o porto de Parnaíba, uma importante parcela dos cativos enviados ao porto do Piauí foi encaminhada a figuras fortemente associadas à exploração da pecuária das carnes salgadas em Parnaíba. Entre 1780 e 1786, João Paulo Dinis é apontado em 04 registros de passaporte como consignatário de um total de 133 cativos enviados de Salvador a Parnaíba, dentre os quais 93 homens e 40 mulheres. Domingos Dias da Silva por sua vez, é indicado, em 13 registros de passaportes passados entre os anos de 1779 e 1790, como o responsável por 432 cativos enviados a Parnaíba, dos quais, 356 homens e 76 mulheres. O sobrinho de Domingos Dias da Silva, Manuel Antonio da Silva Henriques é também indicado nestes registros como destinatário, no ano de 1797, de 22 escravizados encaminhados a Parnaíba dos quais 21 homens e 01 mulher.

Dentre os sujeitos envolvidos no trato negreiro movido entre Salvador e Parnaíba é digno de destaque o nome de Manuel Pires Ferreira, filho de Domingos Pires Ferreira, e irmão do genro de João Paulo Dinis. Com base nos registros de passaporte consta, em um único passaporte, passado no ano de 1796, que Manuel Pires Ferreira era o consignatário de 193 cativos enviados conjuntamente de Salvador a Parnaíba grupo composto por 133 homens e 60 mulheres.

Ao considerarmos a oposição entre os interesses da pecuária das carnes frescas e da pecuária das carnes secas como um conjunto de vetores que disputavam a exploração da pecuária nas porções setentrionais dos Sertões do Norte, antes mesmo da criação da CGPP; e que a criação da dita empresa favoreceu o fortalecimento do eixo da pecuária das carnes secas; a busca em impor um maior controle sobre a pecuária das carnes secas que se observa em Pernambuco na década de 1780 pode ser entendida como tendo sido motivada, entre

¹⁰³⁰Com base na tabela de dados a mim encaminhada por Candido Domingues, consta que o nome do destinatário dos 07 escravos enviados de Salvador a Aracati no ano de 1779 seria “João Pedro Miz”, a semelhança dos nomes (passível de ser confundido na transcrição) nos leva a entender que de fato se trate de João Pinto Martins.

outros aspectos, por um re-avivamento das antigas disputas relativas à exploração destes dois grandes eixos de exploração mercantil da pecuária; re-avivamento que se deu, portanto, em um contexto de grandes transformações na capitania geral de Pernambuco marcado, entre outros aspectos, pelo fim do monopólio da CGPP.

Com base na análise de um conjunto de documentos que formam um maço intitulado: “*Ofícios ao marquês de Angeja relativos ao comércio das carnes secas em Pernambuco*”¹⁰³¹ é possível identificar que a partir do final da primeira metade da década de 1780, moveram-se interesses na capitania geral de Pernambuco que buscaram impor sanções e um maior controle sobre comércio de carnes secas movido nos portos do sertão sob a alegação de que a produção deste gênero seria a causa da falta de carnes frescas que, desde o ano de 1778, afetava as cidades, vilas e unidades de produção das regiões costeiras das capitanias de Pernambuco e Paraíba.

O processo em questão decorreu de uma representação encaminhada pela Junta da Fazenda de Pernambuco, a 28 de setembro de 1784, ao presidente do Erário Régio (o Marquês de Angeja) na qual os membros da Junta da Real Fazenda de Pernambuco apontavam o trato das carnes secas movido nos portos do sertão como o motivo da falta de carnes nos açougues que forneciam carnes frescas aos principais núcleos populacionais da capitania de Pernambuco.

A falta de carnes frescas decorreria, conforme apresentado, do direcionamento dos gados das regiões de criatório do interior para os portos do sertão; gado, portanto, destinado à produção de carnes secas que, em grande medida, eram exportadas a esta época para Salvador e Rio de Janeiro. Conforme se alegava no parecer, o trato de carnes secas seria danoso ao bem comum, não somente por ser o motivo das crises de abastecimento que afetavam os principais centros populacionais da região, mas, também, pelos prejuízos que causava à Fazenda Real pois, ao mesmo tempo em que uma importante parcela das carnes secas produzidas nos portos do sertão eram exportadas para os portos de Salvador e Rio de Janeiro, as carnes exportadas para fora dos limites de Pernambuco não eram oneradas com os custos referentes à taxa de 160 réis que, desde o ano de 1727, passou a ser cobrada sobre as carnes secas destinadas ao consumo em Pernambuco.

¹⁰³¹ O conjunto documental mencionado encontra-se disponível a consulta no site na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro ver: BIBLIOTECA NACIONAL. **Ofícios ao marquês de Angeja relativos ao comércio das carnes secas em Pernambuco**. Registro em: 1784-1788. 9 doc. (60p.). Disponível em: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_manuscritos/cmc_ms618_28_50/cmc_ms618_28_50.pdf. Acesso em: 24 set. 2017.

No relatório da Junta da Real Fazenda de Pernambuco solicitava-se a imposição de um maior controle e sanções sobre as atividades da pecuária das carnes secas movidas nos portos do sertão que se refletia na demanda pela imposição de equidade na taxação de 160 réis sobre toda a carne salgadas produzida nos portos do sertão, taxa que, desde o ano de 1727, era cobrada pelo administrador do contrato dos subsídios das carnes unicamente sobre as carnes secas destinadas ao consumo em Pernambuco, taxa que, portanto, não onerava aquelas enviadas à Bahia e ao Rio de Janeiro. Demandava-se ainda um maior controle sobre os fluxos da pecuária das carnes secas, liberando a exportação deste gênero para fora dos limites da capitania geral, somente quando as demanda na região fossem devidamente atendidas.

Nos trâmites deste processo, foram consultadas em meados da década de 1780 uma série de instituições camararias da capitania geral de Pernambuco. Com base na análise do posicionamento tomado pelas câmaras consultadas, entende-se que, no final do século XVIII, algumas das principais municipalidades da capitania geral de Pernambuco encontravam-se divididas entre os interesses relativos à exploração do comércio das carnes secas movido nos portos do sertão. A partir do posicionamento tomado por cada vila – que encontra-se relacionado no parecer encaminhado ao Marquês de Angeja pela Junta da Fazenda de Pernambuco a 27 de abril de 1787 – elaboramos o quadro 21 no qual destaca-se o posicionamento tomado por cada instituição camarária sobre o comércio de carnes secas nos portos do sertão que nos serve de base para o desenvolvimento de uma análise acerca da correlação de interesses associados à exploração da pecuária na capitania geral de Pernambuco no final do século XVIII.

Quadro 21 – Posicionamentos das câmaras sobre as medidas a serem tomadas em relação ao comércio de carnes dos portos do sertão

Cidade/vila – Capitania	Posicionamento da câmara expresso na consulta
Olinda – Pernambuco	• Que fosse proibida a fatura de carnes secas nos portos de Assú, Mossoró e Aracati; • Que não se exportasse carnes para Bahia e Rio de Janeiro sem atestação que os distritos e engenhos da capitania geral estivessem providos.
Recife – Pernambuco	• A Câmara do Recife, na consulta a ela feita, teria defendido a liberdade ilimitada dos barcos, tendo havido, contudo contestações.
Sirinhaém – Pernambuco	• Que se encerrassem as atividades das faturas de carnes secas por causarem falta de carnes frescas e prejuízos à Fazenda Real no contrato do Subsídio das Carnes
Igarassu – Pernambuco	• Que se reduzisse o número de barcos que faziam o comércio nos portos do sertão.
Alagoas – Pernambuco	• Que se mantivesse certo número de barcos para os portos mais remotos da capitania do Siará Grande • Que só se transportassem à Bahia e ao Rio de Janeiro a sobra

	das carnes secas
Goiana – Pernambuco	• Que se proibisse totalmente o comércio mantido com Bahia e Rio de Janeiro e que se permitisse somente que barcos transportassem carnes para Recife e Goiana
Paraíba – Paraíba	• Que se mantivesse o comércio dos barcos tal como estava • Que as câmaras pudessem arrematar as carnicerias independente do contrato dos Subsídios, e que não se impusesse preço fixo à venda das carnes.
Natal – Rio Grande do Norte	• Que se abolisse o comércio de carnes nos portos da Capitania do Rio Grande do Norte (Assú e Mossoró) que eram da jurisdição da dita vila. • Que se a decisão não fosse abolir, que se impusesse a taxa do subsídio do sangue (400 rs por bois e 320rs por vaca abatidos), taxa que deveria ser paga nos próprios portos pelos donos dos barcos.
Fortaleza – Siará Grande	• Que não se embarçassem os barcos que vão à capitania do Siará Grande fazer carnes mas, que não se transportassem carnes para a Bahia e o Rio de Janeiro havendo carência de carnes na capitania geral de Pernambuco
Aquiraz – Siará Grande	• Que não se embarçassem os barcos que vão à capitania do Siará Grande fazer carnes mas, que não se transportassem carnes para a Bahia e o Rio de Janeiro havendo carência de carnes na capitania geral de Pernambuco
Granja – Siará Grande	• Alegaram que era conveniente a fatura de carnes secas em seu porto (Camocim) em razão da distância em que encontrava-se situada.
Sobral – Siará Grande	• Que seria conveniente a manutenção da frequência de barcos em seu porto • Que os gados dos sertões do Jaguaribe (Aracati) Mossoró e Assu, por suas localizações deveriam atender à praça de Pernambuco • Que os gados que se vendem em seu porto e no de Granja poderiam atender aos povos do Rio de Janeiro e da Bahia
Aracati – Siará Grande	• Que não convinha embarçar os barcos que lá iam fazer carnes secas o que conviria aos portos do Mossoró e Assu

Fonte: BIBLIOTECA NACIONAL. **Ofícios ao marquês de Angeja relativos ao comércio das carnes secas em Pernambuco.** Registro em: 1784-1788. 9 doc. (60p.). Disponível em: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_manuscritos/cmc_ms618_28_50/cmc_ms618_28_50.pdf. Acesso em: 24 set. 2017.

Na capitania de Pernambuco, foram consultadas as câmaras da cidade de Olinda e das vilas do Recife, Sirinhaém, Igarassu, Goiana e Alagoas que, em sua quase totalidade, sugeriram a imposição de sanções ao comércio de carnes secas. Dentre elas, as câmaras de Sirinhaém e de Olinda foram as que sugeriram medidas mais duras: a primeira sugerindo que se pusesse fim às atividades de produção de carnes salgadas que seria danosa à Fazenda Real, no que se refere às rendas do contrato dos subsídios das carnes; a segunda sugerindo a proibição destas atividades nos três mais ocidentais dentre os portos do sertão: Açú, Mossoró e Aracati. A câmara de Olinda sugeria, ainda, que a produção mantida nos demais portos não fosse exportada para fora da capitania sem que as demandas de seus distritos fossem previamente atendidas. O controle sobre as exportações de carnes para fora dos limites da

capitania geral também foi sugerido em Pernambuco pela vila de Alagoas, enquanto a vila de Goiana sugeria que este comércio fosse proibido. A câmara de Igarassu, por sua vez, sugeria uma redução do número de barcos envolvidos neste comércio.

Dentre as câmaras de Pernambuco, a única que não propôs sanções foi a câmara do Recife, que defendeu a liberdade ilimitada a este comércio, havendo, contudo, por parte da Junta da Fazenda, a retificação de que no ano anterior ao parecer emitido pelos oficiais camararios da dita municipalidade – cujo posicionamento aponta um claro interesse no comércio com os portos do sertão – “o povo” da vila do Recife defendera que se devia embaraçar este comércio.

O posicionamento tomado pela câmara do Recife assemelha-se àquele emitido pela câmara da cidade da Paraíba que defendia que se mantivesse o comércio dos barcos tal como estava, que as câmaras pudessem arrematar as carnicerias [entenda-se o comércio de carnes] independente do contrato dos subsídios, e que não se impusesse preço fixo à venda das carnes. O posicionamento dos camaristas da cidade da Paraíba acerca da manutenção do comércio dos portos do sertão tal como encontrava-se é, contudo, desmerecido no parecer encaminhado pela Junta da Fazenda sob a alegação de que este parecer não seria desinteressado, ao se destacar que os oficiais da câmara da cidade da Paraíba são apontados como “Negociantes de gado”; o que nos leva a entender que estivessem envolvido na exploração do comércio com os portos do sertão.

A câmara de Natal, em cujo termo se encontravam os portos de Açu e Mossoró, defendia o fechamento destes dois portos, justificando que as atividades nele desenvolvidas se dariam em detrimento do bem comum. Além de indicarem que este comércio era a causa da falta de carnes para o atendimento das demandas locais, os camaristas de Natal alegavam que o trato das carnes secas seria um segmento de comércio que favoreceria unicamente os particulares que os moviam, razão pela qual defendiam que, em caso dos ditos portos não serem fechados ao trato das carnes secas, se impusesse a taxa do subsídio do sangue (400 rs por bois e 320rs por vaca abatidos), taxa que deveria ser paga nos próprios portos pelos donos dos barcos.

O posicionamento apresentado revela que o comércio das carnes secas nos portos do Rio Grande do Norte se dava em desacordo com os interesses representados na câmara da cidade de Natal no ano da consulta, o que nos leva a entender que os ditos camaristas a ele se opusessem, ou por interesse particulares relacionados a uma maior vinculação aos interesses associados ao eixo da pecuária das carnes secas, ou mesmo em razão dos custos que a

exploração do comércio nos portos do sertão impunha à municipalidade na redução das rendas aferidas pela exploração do comércio de gado por ela administrado, comércio que certamente era prejudicado em razão do maior poder de atração dos portos do sertão da capitania.

Na capitania do Siará Grande foram consultadas as câmaras das vilas de Fortaleza, Aquiraz, Sobral, Granja e Aracati: as três últimas diretamente interessadas no comércio de carnes secas.

Ao serem consultadas, as vilas de Fortaleza e Aquiraz (que não eram exportadoras de carnes secas), emitiram a mesma posição sugerindo que não se embaraçassem os barcos que vão à capitania fazer carnes mas, que não se transportassem carnes para a Bahia e o Rio de Janeiro havendo falta do gênero no mercado regional. A câmara de Aracati defendia as atividades nela movidas, sugerindo sanções, unicamente, aos portos da capitania do Rio Grande do Norte. Já as vilas de Granja e Sobral, em cujos termos encontravam-se portos exportadores de carnes secas alegavam a conveniência da manutenção das atividades em seus portos em razão das maiores distâncias que os separava do litoral de Pernambuco; havendo inclusive a sugestão, por parte da câmara de Sobral, de que aos portos de Açu Mossoró e Aracati e suas respectivas ribeiras se reservasse o atendimento das demandas movidas nos principais mercados da capitania geral de Pernambuco e que, aos portos situado em seu termo e no termo da vila de Granja se garantisse o atendimento das demandas dos mercados da Bahia e Rio de Janeiro. O posicionamento apontado nos leva a supor a existência de uma diferenciação de interesses entre aqueles que, no final do século XVIII, atuavam na exploração dos comércio de carnes secas movidas no porto do Aracati e nos portos da porção oeste do litoral da capitania do Siará Grande.

Conforme apresentamos previamente, o resultado deste processo de busca em impor um maior controle à pecuária das carnes secas foi o ordenamento – no ano de 1788 por parte de Tomás José de Mello, o então governador general de Pernambuco – do fechamento dos portos de Açu e Mossoró às atividades de produção e exportação de carnes secas à qual se associou à imposição de um maior controle sobre o comércio de carnes secas movido nos portos da capitania do Siará Grande. A despeito de não nos ter sido possível identificar se tenha sido efetivado o pleito de que todas as carnes secas (inclusive aquelas exportadas para a Bahia e Rio de Janeiro) passassem a ser oneradas com a taxa de 160 réis; uma análise comparativa dos valores pelos quais foram arrematados dos contratos dos subsídios das carnes de Pernambuco entre as décadas de 1770 e 1780 que se apresentam no quadro 22 nos leva a tecer algumas considerações

Quadro 22 – Valores anuais pelos quais arremataram os contratos dos subsídios das carnes da cidade de Olinda e da vila do Recife

Período	1773-1775	1776-1778	1779-1781 ¹⁰³²	1783-1785 ¹⁰³³	1786 – 1788
Valor anual:	25:700\$000 rs	25:700\$000 rs	25:705\$000 rs	25:720\$000 rs	32:100\$000rs

Fonte: MENEZES, José Cezar de. “Ideia da população da capitania de Pernambuco, e das suas annexas, extensão de suas Costas, Rios e Povações Notaveis, Agricultura, Numero de Engenhos, Contratos e Rendimentos Reais, augmento que este tem tido desde o anno de 1774 em que tomou posse do governo das mesmas capitanias, o Governador e Capitam General José Cezar de Menezes.” (In) Anaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, vol. XL, Rio de Janeiro: Oficina Gráfica da Biblioteca Nacional, 1923. pp.69-70.

Com base nos valores anuais pelos quais os contratos dos subsídios das carnes de Pernambuco foram arrematados entre as décadas de 1770 e 1780, observa-se um significativo aumento nos valores pagos pelo contrato no período correspondente aos anos de 1786 a 1788, período em que, conforme apontamos se davam as disputas que objetivavam impor sanções ao comércio de carnes salgadas movidas nos portos do sertão que foram efetivadas somente no ano de 1788.

A compreensão da associação entre o controle deste contrato e a exploração do eixo da pecuária das carnes frescas nos leva a entender que esta grande valorização, associada às sanções que buscavam impor ao comércio de carnes secas nos portos do sertão, corresponde a um indício de um fortalecimento em Pernambuco dos interesses associados à exploração do eixo da pecuária das carnes frescas que se dava, poucos anos após o fim do monopólio da CGPP, cujos condicionantes favorecera a pecuária das carnes secas como um vetor de exploração mercantil da pecuária regional.

Ao considerarmos os aspectos destacados, entende-se que as transformações vivenciadas nas duas últimas décadas do século XVIII na capitania geral de Pernambuco – época marcada pelo pleito de autonomia política e mercantil que passa a ser defendido em algumas capitanias subalternas como o Siará Grande e a Paraíba, fomentado, entre outros aspectos, pela emergência de novas atividades econômicas como a cotonicultura voltada à exportação – e a correlação de forças em meio às disputas associadas à exploração da pecuária regional que tinha em Recife um importante centro de coordenação nos leva a entender que um evento como a seca grande de 1791 a 1793 – que assolou varias regiões de criatório e é tomado como um marco ao qual se associa o fim das atividades de produção de carnes secas

¹⁰³² Pela forma como se encontra apresentada, o que se entende é que o contrato esteve arrematado até 1781 e voltou a ser arrematado em 1783, o que nos leva a crer que não tenha sido arrematado no ano de 1782, tendo sido neste ano administrado pela Fazenda Real, apesar deste dado não encontrar-se explicitado como em outros casos José Cezar de Menezes explicita.

¹⁰³³ José Cezar de Menezes indica que o pouco aumento do valor dos subsídios seria devido às grandes secas que causaram diminuição dos gados nos sertões das capitanias.

no principal porto exportador de carnes secas da porção oriental da costa leste-oeste – não se tratou de um fator decisivo para a decadência desta atividade.

A seca grande seria em meio a este entendimento um elemento potencializador de um processo de crise do eixo da pecuária das carnes salgadas que se encontrava em curso antes da seca e decorreria (em âmbito regional) das transformações nas bases de exploração da produção e do comércio na capitania geral de Pernambuco, base sobre a qual se organizou o comércio das carnes secas nos portos do sertão.

Em decorrência das transformações movidas do final do século XVIII, o agregado regional da capitania geral de Pernambuco vivencia o início de sua divisão em 1799, ano em que as capitanias do Siará Grande e da Paraíba tornam-se politicamente independentes e a elas é conferido o direito de estabelecer e manter conexões mercantis diretas com o reino. Este evento marca o início de um longo e gradual processo (que se estende no curso do século XIX) de retração das bases de influência mercantil do Recife que teve no século XVIII o período de sua maior expansão, garantida, em grande medida, a partir da exploração do comércio das carnes secas nos portos do sertão.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Integrada aos domínios portugueses em meio ao amplo processo de expansão que resultou na conquista do Maranhão aos franceses, a porção oriental da costa leste-oeste foi incorporada, no início do século XVII, ao espaço de efetiva atuação da agência colonial potuguesa essencialmente como um espaço de conexão entre o Estado do Brasil e do Maranhão. Criada poucos anos após a conquista do Maranhão, a capitania do Siará Grande correspondia basicamente a uma limitada base fortificada na porção central deste grande trecho costeiro. Sua manutenção, ao longo de grande parte do século XVII, visava garantir o franqueamento de um eixo de conexão que, por terra e por mar, unisse os principais centros das porções setentrinais do Estado do Brasil ao Maranhão.

A integração da capitania do Siará Grande ao Estado do Maranhão à época em que esta unidade política foi criada, na década de 1620, deu início a reivindicações de sua integração ao Estado do Brasil como capitania subalterna a Pernambuco por parte de figuras como Martins Soares Moreno. Reconquistada aos neerlandeses por forças do exército restaurador, a capitania Siará Grande foi, na sequência, desvinculada do governo do Maranhão e integrada, como capitania subalterna, ao governo de Pernambuco, processo que contou com uma forte participação de membros ilustres da elite restauradora.

À época das guerras de conquista dos sertões por meio do avanço e interiorização das fronteiras da pecuária, a capitania do Siará Grande se converteu em uma importante plataforma de promoção deste processo de expansão da economia do criatório sobre os territórios correspondentes às bacias dos rios que deságuam na porção oriental da costa leste-oeste; sendo incorporada, em meio a este processo, como uma importante base para a projeção dos interesses da elite mercantil do Recife que se expandiram fortemente na região da ribeira do Jaguaribe entre o final do século XVII e início do século XVIII. Foi neste contexto que se iniciaram as atividades de produção e exportação de carnes secas e couros na porção oriental da costa leste-oeste, atividades que se desenvolveram em núcleos portuários situados às margens dos principais rios que deságuam na região que se desenvolvem ao longo do século XVIII como importantes centros mercantis regionais por meio da exploração do comércio de carnes salgadas e couros.

Fortemente organizada e promovida por meio da agência de membros integrantes ou associados à comunidade mercantil do Recife, as atividades de produção e exportação de carnes salgadas desenvolvidas nos portos do sertão promoveram uma profunda transformação

nas dinâmicas movidas na porção oriental da costa leste-oeste que – de região de passagem entre centros de destaque ao longo de grande parte do século XVII – se converteu no século XVIII em destino de embarcações provenientes de várias localidades da colônia que eram atraídas pelo comércio de carnes salgadas, gênero que durante o século XVIII vivenciou um processo de grande expansão de seu consumo nos principais centros da América portuguesa onde atendiam demandas fortemente associadas à alimentação da população pobre e cativa dos núcleos urbanos e unidades agro-exportadoras das principais regiões econômicas do litoral da América portuguesa e na matalotagem de embarcações.

O fato de encontrarem-se divididos entre três capitanias distintas, fez com que os portos do sertão fossem comumente pensados em suas dinâmicas a partir do recorte das capitanias em que estavam inseridos. O estudo mais aprofundado sobre esta experiência histórica da pecuária nos levou, contudo, a perceber que as atividades associadas à produção de carnes salgadas desenvolvidas na porção oriental da costa leste oeste no século XVIII correspondiam a expressões de um processo comum, qual seja: o da projeção e expansão dos interesses de parcelas da comunidade mercantil do Recife sobre os portos do sertão.

Ao pensarmos os portos do sertão de forma conjunta, a partir de seus vínculos com a praça do Recife, entende-se que os comércio de carnes movido a partir deles, correspondia a um importante eixo de exploração mercantil da pecuária de uma importante parcela dos Sertões do Norte que, no Recife, ao menos a partir de meados do século XVIII, passou a antagonizar com outro importante eixo de exploração mercantil da pecuária, o da pecuária das carnes frescas.

Tendo em conta as disputas que regionalmente envolveram interesses associados à pecuária das carnes secas e à pecuária das carnes frescas, entende-se que as atividades da pecuária das carnes secas movidas nos portos do sertão foram favorecidas à época de vigência dos monopólios concedidos à companhias gerais do Grão Pará e Maranhão e de Pernambuco e Paraíba, que se configura como um período em que as atividades de produção e comércio movidas nos portos do sertão vivenciaram uma franca expansão de suas atividades. O favorecimento destacado, entre outros fatores, se dava em razão das liberdades de comércio concedidas aos portos do sertão por parte da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, aspecto que entendemos ter fomentado as atividades de produção e comércio associadas ao eixo da pecuária das carnes secas na porção oriental da costa leste-oeste.

O contexto das duas últimas décadas do século XVIII, por sua vez, foi marcado por profundas transformações que entendemos terem fomentado a desarticulação das bases de

exploração da pecuária das carnes salgadas movida nos portos do sertão, o que nos leva a entender que, a despeito de seus graves impactos, as secas que no último quartel do século XVIII afetaram as regiões de criatório associadas às bases de produção de carnes secas dos portos do sertão foram, antes de tudo, potencializadores de um processo de desarticulação destas atividades e não fatores desencadeadores deste processo, conforme entenderam alguns trabalhos que integram historiografias de viés regionalista em suas análises acerca do processo de desarticulação das bases de produção de carnes salgadas na região, no final do século XVIII.

Se as transformações nas dinâmicas regionais do tráfico negreiro observadas na América portuguesa no final do século XVIII que marcam a emergência do Rio de Janeiro como principal porto negreiro das Américas corresponde a uma importante mudança na ordem do consumo de carnes salgadas na colônia que entendemos ter favorecido a pecuária do charque; o processo de desarticulação da base regional em que se dava a exploração do comércio de carnes salgadas na porção oriental da costa leste-oeste – marcado, entre outros fatores, pelo pleito de emancipação política e mercantil de algumas capitanias subalternas que emerge no contexto que se segue ao fim do monopólio das companhias pombalinas – corresponde, conforme nosso entendimento, a um fator de destaque para a compreensão da desarticulação das bases de produção de carnes salgadas que se processa entre o final do século XVIII e início do século XIX na porção oriental da costa leste-oeste, época em que espaços como as capitanias do Siára Grande, Piauí e Rio Grande do Norte vão gradualmente adquirindo autonomia política e mercantil frente a capitanias centrais como Pernambuco e Maranhão às quais estiveram vinculadas durante grande parte do século XVIII.

Entende-se assim que, muito mais do que propriamente em função de fatores de ordem climática ou da emergência de um concorrente que atuava em um espaço mais vantajoso ao criatório, o fim das atividades da pecuária das carnes secas na porção oriental da costa leste-oeste é, antes de tudo, fruto de uma (re)acomodação de interesses que se dá em meio a um contexto que, na América portuguesa, foi marcado por profundas mudanças nas principais bases de produção e de consumo de carnes salgadas.

REFERÊNCIAS

ABREU, Capistrano de. **Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1988.

ABREU, Capistrano de. **Capítulos de História Colonial (1500-1800)**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Publifolha, 2000.

AB'SÁBER, Aziz N. O solo de Piratininga. In: A. N.; PREZIA, B.; KEHL, L. A. B.; LOMONACO, M. A.; DONATO, H.; SCHWARCZ, L. M.; SEVCENKO, N.; BUENO, E. (org.). **Os nascimentos de São Paulo**. Rio de Janeiro: Ediouro, 2004, p. 23-52.

ALBUQUERQUE JUNIOR. Durval Muniz de. **A invenção do Nordeste e outras artes**. São Paulo: Cortez, 2011.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul - Séculos XVI e XVII**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ALMEIDA, Manoel Esteves de. Registro de memória dos principais estabelecimentos, factos, e casos raros acontecidos nesta Villa de Santa Cruz do Aracaty, feita segundo a ordem de S. M., de 27 de julho de 1782 pelo vereador Manoel Esteves D'Almeida desde a fundação da dita Villa, até o anno presente [de 1795]. In: **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, v. 1, p.80-86, 1887.

ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. **Os índios na história do Brasil**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. As três eras do Atlântico Sul. **Revista USP**, São Paulo, n.123, p. 13-28, dez. 2019.

ALVEAL, Carmen Margarida Oliveira. **Converting Land into Property in the Portuguese Atlantic World, 16th18th Century**. 2007. Tese (Doutorado em História) – Johns Hopkins University, Baltimore, 2007.

ALVEAL, Carmen Margarida Oliveira. Os desafios da governança e as relações de poder na Capitania do Rio Grande na segunda metade do século XVII. In: MACEDO, Helder Alexandre Medeiros de; SANTOS, Rosenilson da Silva. (org.). **Capitania do Rio Grande: história e colonização na América Portuguesa**. v. 1. João Pessoa: Natal; Ideia: EDUFRN, 2013. pp. 27-44.

ALVEAL, Carmen Margarida Oliveira. A Anexação da Capitania do Rio Grande em 1701: Estratégia da coroa ou interesse de grupo da Capitania de Pernambuco? In: CAETANO, Antonio Filipe Pereira (org.). **Dinâmicas Sociais, Políticas e Judiciais na América Lusa: Hierarquias, Poderes e Governo (Século XVI-XIX)**. 1ed. Recife: editora UFPE, 2016. pp. 135-158.

ALVEAL, Carmen Margarida Oliveira; OLIVEIRA, Leonardo Paiva de. **Capitão Mor: nomeações para o governo do Rio Grande (1667-1781)**. Natal: Flor do Sal, 2016.

ALVES, Joaquim. **História das Secas: séculos XVII a XIX**. Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 2003.

ANTONIL, André João. **Cultura e opulência do Brasil**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1982.

ARAÚJO, Pe. F. Sadoc de. **Cronologia Sobralense** v. I (séculos XVII e XVIII). Fortaleza: Gráfica Editora Cearense, 1974.

BARBALHO, Luciana de Carvalho. **Capitania de Itamaracá, poder local e conflito: Goiana e Nossa Senhora da Conceição (1685-1742)**. 2009. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2009.

BARBOSA, Bartira Ferraz; ALONSO, José Luis Ruiz-Peinado. Espaços Afro-indígenas no mapa Brasília qua parte paret Belgis. In: NOGUEIRA, Antonio Gilberto Ramos; SILVA FILHO, Antonio Luiz Macêdo e. (org.) **História e Historiografia: Perspectivas e Abordagens**. v. 01. Recife: Reditora da UFPE, 2014. pp. 208-228.

BARBOSA, Kleyson Bruno. **A Câmara de Natal e os homens de conhecida nobreza: governança local na Capitania do Rio Grande (1720-1759)**. 2017. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2017.

BARBOSA, Livia Brenda da Silva. **Das Ribeiras o Tesouro, da Receita o Sustento: A Administração da Provedoria da Fazenda Real do Rio Grande (1606-1723)**. 2017. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2017.

BARBOSA, Rui. **Limites entre o Ceará e o Rio Grande do Norte: Razões Finaes**. Rio de Janeiro: Companhia Typographica do Brasil, 1904.

BATISTA: Adriel Fontenele. **O sumário das Armadas: guerra, missões e estratégias discursivas na conquista do rio Paraíba**. Natal: EDUFRN, 2013.

BRAGA, Renato. Um capítulo esquecido da economia pastoril do nordeste. **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, v. 61, p. 149-162, 1947.

BETHENCOURT, Francisco; CURTO, Diogo Ramada (org.). **A expansão Marítima Portuguesa: 1400-1800**. Lisboa: Edições 70, 2010.

BETTENDORFF, João Filipe. **Crônica da missão dos Padres da Companhia de Jesus no Estado no Maranhão**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2010.

BEZERRA, Antônio. A cidade de Aracati. In: CÂMARA, João. **Almanach Administrativo, Estatístico, Mercantil, Industrial e Literário do Estado do Ceará para o ano de 1902**. Fortaleza: Thypographia Econômica. 1901 p.133-151.

BEZERRA, Isabela Augusta C. **A serviço d'el Rey: O governo de João da Maia da Gama na Capitania da Paraíba (1708-1717)**. 2015. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2015.

BEZERRA, José Ramiro Teles (org.). **Aquarelas e desenhos do Ceará oitocentista: o trabalho de José dos Reis Carvalho na Comissão Científica de Exploração (1858-1861)**. [S. l.]: IPHAN, 2017.

BICALHO, Maria Fernanda. **A cidade e o Império: O Rio de Janeiro no século XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

BICALHO, Maria Fernanda Batista. Conquista, Mercês e Poder Local: a nobreza da terra na América portuguesa e a cultura política do Antigo Regime. **Almanack Braziliense**, São Paulo, v. 2, pp. 21-34, nov. 2005.

BONIFÁCIO, Hugo Demétrio Nunes Teixeira. **Nas rotas que levam às Minas: Mercadores e homens de negócio da capitania de Pernambuco no comércio de abastecimento da região mineradora no século XVIII**. 2012. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2012.

BOOGAART, Ernest van den; PARKER, Rebecca Brien. **Informações do Ceará de Georg Marcgraf** (junho-agosto de 1639). Rio de Janeiro: Index, 1994.

BOOGART, E. van den; BRIENEN R. Parker. Um Naturalista acompanha os caçadores de escravos: A primeira viagem de Georg Marcgraf ao interior do Brasil (junho-agosto de 1639) *In*: AMORIM, J. Terto; BARBOSA, Augusto César Bastos. (org). **O Siará na rota dos Neerlandeses**. Utrech-Fortaleza: Gráfica e Editora LCR, 2014, pp. 75-98.

BORGES, Joína Freitas. **Os senhores das Dunas e os Adventícios D'Além-Mar: primeiros contatos, tentativa de colonização e autonomia Tremembé na costa Leste-Oeste (século XVI-XVII)**. 2010. Tese (Doutorado em História) Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niteroi, 2010.

BOXER, Charles, R. **A Idade de Ouro do Brasil: Dores de crescimento de uma Sociedade Colonial**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1963.

BOXER, Charles R. **O Império Colonial Português (1415-1825)**. Lisboa: Edições 70, 1981.

BOXER, Charles R. **Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola (1602-1686)**. Rio de Janeiro: Editora Nacional; Universidade de São Paulo, 1973.

BOXER: Charles R. **The Dutch Seaborn Empire (1600-1800)**. Essex: HUTCHINSON, 1977.

BRANDÃO, Ambrósio Fernandes. **Diálogos das Grandezas do Brasil**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2010.

BRAUDEL, Fernand. **Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV – XVIII: v.1. As estruturas do cotidiano: o possível e o impossível**. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

BRAUDEL, Fernand. **Civilização material economia e capitalismo, séculos XV-XVIII: v.2. O jogo das trocas.** São Paulo: Editora Martins Fontes, 2009.

BRAUDEL, Fernand. **Reflexões sobre a História.** São Paulo: Martins Fontes, 1993.

BRÍGIDO, João. **Ceará: (Homens e Fatos).** Fortaleza: Demócrito Rocha, 2001.

CABALLOS, Esteban Mirra. **El sistema naval del Imperio español: Armadas, flotas y galeones en el siglo XVI.** Madrid: Punto de Vista Editores, 2015.

CABRAL, Diogo de Carvalho. Florestas e Ribeiras no Império Português: o caso do Rio de Janeiro **Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro**, Rio de Janeiro, n.3, p.77-93. 2009.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. História do abastecimento e a historiografia brasileira. In: GUIMARÃES, Carlos Gabriel; CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira; PIÑEIRO, Théo Lobarinhas. (org.) **Ensaio de História Econômico-social: séculos XIX e XX.** Niteroi: Eduff, 2012. p. 17-39.

CANABRAVA, Alice Piffer. **O açúcar nas Antilhas (1697-1755).** São Paulo: Instituto de Pesquisas Econômicas, 1981.

CANABRAVA, Alice P. **O comércio Português no Rio da Prata (1580-1640).** Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1984.

CARDOSO, Aparecido Pereira. **Havia alguma sombra da forma antiga das minas: memória e rebelião no sertão do rio São Francisco, Minas Gerais – 1736.** 2013. Dissertação (Mestrado em História e Cultura Social) – Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Franca, 2013.

CASCUDO, Luís da Câmara. **A casa de Cunhaú.** Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2008.

CASCUDO, Luís da Câmara. **História do Rio Grande do Norte.** Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1955.

CARRARA, Angelo Alves. **Minas e Currais: Produção Rural e Mercado Interno de Minas Gerais 1673-1807.** Juiz de Fora: Editora UFJF, 2007.

CARREIRA, António. **As companhias Pombalinas.** Lisboa: Editorial Presença, 1983.

CARREIRA, António. **A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão: O comércio monopolista Portugal-África-Brasil na segunda metade do Século XVIII.** v. 1 e 2. São Paulo: Editora Nacional, 1988.

CEBALLOS, Rodrigo. **Arribadas Portuguesas: a participação luso-brasileira na constituição social de Buenos Aires (c.1580-1650).** 2007. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2007.

CHAMBOULEYRON, Rafael; MELO, Vanice Siqueira de. Governadores e índios, guerras e terras entre o Maranhão e o Piauí (século XVIII). **Revista de Historia (USP)**, São Paulo, v. 168, p. 167-200, jan./jun.2013.

CHAVES, Antônio José Gonçalves. **Memórias Econômico-políticas sobre a administração pública do Brasil**. Porto Alegre: Companhia União de Seguros Gerais, 1978.

CINTRA, Jorge Pimentel. Reconstruindo o Mapa das Capitanias Hereditárias. **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, v.21, n.2, p. 11-45. jul./dez. 2013.

CONCEIÇÃO, H. S. Pedro Barbosa Leal e a colonização do sertão da Bahia no século XVII. In: SIMPOSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 25, 2013, Natal. **Anais Eletrônicos do XVII Simpósio Nacional de História**, Natal: URRN, 2013. p.01-13. Disponível em: SNH2013 - XXVII Simpósio Nacional de História - Conhecimento histórico e diálogo social - Anais eletrônicos (anpuh.org). Acesso em:18.set.2020.

CORRÊA, Ângelo Alves. **Pindorama de mboia e iakare**: continuidade e mudança na trajetória das populações tupi. 2014. Tese (Doutorado em Arqueologia) – Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

COSTA, F. A. Pereira da. **A Ordem Carmelitana em Pernambuco**. Recife: Arquivo Público Estadual, 1976.

COSTA, F.A. Pereira da. **Cronologia Histórica do Estado do Piauí**. v.1. Rio de Janeiro: Editora Artenova, 1974.

COSTA, Leonor Freire. **Império e Grupos mercantis**: entre o Oriente e o Atlântico (século XVII). Lisboa: Livros Horizonte, 2002.

COSTA, Leonor Freire. **O transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)** v.1. Lisboa: Comissão Nacional para as comemorações dos descobrimentos portugueses, 2002.

COUTINHO, JJ da Cunha Azeredo. Obras **Econômicas de JJ da Cunha Azeredo Coutinho**. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1966.

CROSBY, Alfred. **Imperialismo Ecológico**: A expansão biológica da Europa 900-1900. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

CUNHA, Mafalda Soares da; MONTEIRO, Nuno Gonçalo F. Governadores e capitães-mores do império atlântico português nos séculos XVII e XVIII. In: MONTEIRO, Nuno Gonçalo F.; CARDIM, Pedro; CUNHA, Mafalda Soares da. (org.). **OptimaPars**: elites Ibero-Americanas do Antigo Regime. Lisboa: Imprensa do Instituto de Ciências Sociais, 2005. p. 191-252.

DAHER, Andrea **O Brasil Francês**: As singularidades da França Equinocial. (1612-1615) Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

D'AUBEVILLE, Claude. **História da missão dos padres capuchinhos na ilha do Maranhão e terras circunvizinhas**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2008.

D'EVREUX, Yves. **Continuação das coisas mais memoráveis acontecidas no Maranhão nos anos de 1613 e 1614**. Brasília: Senado Federal, 2007.

DIAS, Manuel Nunes. **A Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão (1755-1778)**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1971.

DIAS, Maria Odila Leite da Silva. **A Interiorização da Metrópole e outros estudos**. São Paulo: Alameda, 2005.

DIAS, Patrícia de Oliveira. **Onde fica o sertão rompem-se as águas: Processo de territorialização da ribeira do Apodi-Mossoró (1676 -1725)**. 2015. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2015.

DIAS, Thiago Alves. **Dinâmicas Mercantis Coloniais: Capitania do Rio Grande do Norte (1760-1821)**. 2011. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2011.

DIAS, Thiago Alves. A família Costa Monteiro, os couros do sertão e as escalas mercantis no séc. XVIII. **ESPACIALIDADES**, Natal, v. 12, n. 2, p.01-36, 2017.

“DISCURSO preliminar, histórico introductivo, com natureza de descrição econômica da Comarca, e Cidade da Bahia” In: **Anaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**, v. XXVII, Rio de Janeiro: Oficina Gráfica da Biblioteca Nacional, 1905. p. 282-348.

ELLIS, Myriam. **Contribuição ao Estudo do Abastecimento das Áreas Mineradoras no Século XVIII**. Rio de Janeiro: MEC, 1961.

ELLIS, Myriam. **O monopólio do sal no Estado do Brasil**. São Paulo: Secção gráfica da Faculdade de Filosofia, Ciências e letras da Universidade de São Paulo. 1956.

Ennes, Ernesto. **As guerras nos Palmares** (subsídios para a sua história). v.1. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1938.

FALCI, Miridan Britto Knox. O ilustre senhora da Parnaíba: Simplício Dias da Silva. In: REUNIÃO DA SOCIEDADE BRASILEIRA DE PESQUISA HISTÓRICA. 13, 1993, Florianópolis. **Separata dos Anais da XIII Reunião da Sociedade Brasileira de Pesquisa Histórica**. Florianópolis, 1994, p.165-168.

FALCON, Francisco José Calazans. **A Época Pombalina: Política econômica e Monarquia Ilustrada**. São Paulo: Editora Ática, 1993.

FERNANDES, Florestan. **A Função Social da Guerra na Sociedade Tupinambá**. São Paulo: Globo, 2006.

FERNANDES, Florestan. **A Organização Social dos Tupinambá**. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1963.

FERNANDES, Saul Estevam. **O (in)imaginável elefante mal-ajambrado: A retomada da questão de limites entre o Ceará e o Rio Grande do Norte e a formação espacial e identitária norte-rio-grandense (1894-1920)**. Natal: Editora IFRN, 2016.

FERREIRA, Edgardo Pires. **A mística do Parentesco**: uma genealogia inacabada (Domingos Pires Ferreira e sua descendência) v.1/Pernambuco. São Paulo: Marques e Marigo Editora; Recife: Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano, 1987.

FERREIRA, Roquinaldo. Dinâmica do Comércio Intra-Colonial: Geribitas, Panos Asiáticos e Guerra no Tráfico Angolano de Escravos (Século XVIII). In: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda Baptista; GOUVÊA, Maria de Fátima Silva (org.). **O Antigo Regime nos Trópicos**: a Dinâmica Imperial Portuguesa (séculos XVI-XVIII). Rio de Janeiro: Record, 2001, pp.339-378.

FLORENTINO, Manolo. **Em Costas Negras**: uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (século XVIII e XIX) São Paulo: Editora UNESP, 2014.

FLORY, Rae; SMITH, David Grant. Bahian Merchants and Planters in the Seventeenth and Early Eighteenth Centuries. **Hispanic American Historical Review**, Duhran, v. 58, n. 4, p.571-594, nov.1978.

FONSECA, Célia Freire da. **A Economia Européia e a colonização do Brasil**: A experiência de Duarte Coelho. Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura & Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, 1978.

FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda Baptista; GOUVÊA, Maria de Fátima Silva (org.). **O Antigo Regime nos Trópicos**: a Dinâmica Imperial Portuguesa (séculos XVI-XVIII). Rio de Janeiro: Record, 2001.

FRAGOSO, João Luis Ribeiro. Fidalgos e parentes de pretos: notas sobre a nobreza principal da terra do Rio de Janeiro (1600 -1750) In: FRAGOSO, João Luis Ribeiro; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. (org.) **Conquistadores e negociantes**: Histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007. pp. 33-120.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro. **Homens de Grossa Aventura**: acumulação e Hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992.

FRAGOSO, João. Algumas notas sobre a noção de “colonial tardio” no Rio de Janeiro: um ensaio sobre a economia colonial. **Locus**: Revista de História, Juiz de Fora, v. 6, n. 10, 2000.

FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. **O arcaísmo como projeto**: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia: Rio de Janeiro, c. 1790-c. 1840. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

FROTA, Luciara S. de Aragão (org.). **Estudo do Remanejamento da Pecuária na Zona Norte do Estado do Ceará**. Fortaleza: SUDEC, 1974.

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. São Paulo. Cia Editora Nacional. 1967.

FURTADO, Júnia Ferreira. **Chica da Silva e o Contratador dos Diamantes**: O outro lado do Mito. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

FURTADO, Júnia Ferreira. **Homens de Negócio**: A interiorização da metrópole e do comércio nas Minas setecentistas. São Paulo: Editora HUCITEC, 2006.

GERRITZ, Hessel. Journaux et nouvelles tirées de la bouche de marins hollandais et portugais de la navigation aux Antilles et sur les côtes du Brésil. Manuscrit de Hessel Gerritsz traduit pour la Bibliothèque Nationale de Rio de Janeiro par E. J. Bondam. *In: Annaes Da Biblioteca Nacional*, Rio de Janeiro, v. 29, p. 97-179, 1907.

GIL, Tiago. **Infiéis Transgressores**: elites e contrabandistas nas fronteiras do Rio Grande e do Rio Pardo (1760-1810). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2007.

GIRÃO, Valdelice Carneiro. **As oficinas ou charqueadas no Ceará**. Fortaleza: Secretaria de Cultura e Desporto, 1995.

GOMES, José Eudes. **As milícias d'el Rey**: tropas militares e poder no Ceará setecentista. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010.

GONZALEZ, Henrique. Versão Livre da carta de Matias Beck sobre o Ceará. **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, v. 91, p.139-147, 1977.

GRAHAM, Maria. **Diário de uma viagem ao Brasil e de uma estada nesse país durante parte dos anos de 1821, 1822 e 1823**. Cia. Ed. Nacional: São Paulo, 1956.

GUIMARÃES, Manoel Luiz Salgado. **Historiografia e Nação no Brasil (1838-1857)** Rio de Janeiro: Ed.UERJ, 2011.

GUZMÁN, Décio de Alencar; HULSMAN Lodewijk A.H.C. **Holandeses na Amazônia (1620-1650)**: Documentos inéditos. Belém: IOE, 2016.

HENRIQUE, Juliana da Silva. **A feira de Capoame**: Pecuária, Territorialização e Abastecimento (Bahia, século XVIII). 2014. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

HESPANHA, António Manuel. **Caleidoscópio do Antigo Regime**. São Paulo: Alameda, 2012.

HESPANHA, António Manoel; XAVIER Ângela Barreto. As Redes Clientelares. In: HESPANHA, António Manoel. *In: HESPANHA, António Manoel (org.). História de Portugal: O Antigo Regime*. Lisboa: Estampa, 1998. pp. 339-349.

HULSMAN, Lodewijk. Índios do Brasil na república dos Países Baixos: as representações de Antônio Paraupaba para os Estados Gerais em 1654 e 1656. **Revista de História**, São Paulo, n. 154, p. 37-70, jul./dez. 2006.

INFORMAÇÃO Geral da Capitania de Pernambuco em 1749. *In: Anaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, v. 28, Rio de Janeiro: Oficina Gráfica da Biblioteca Nacional, 1908. p.115-482.

“INFORMAÇÕES sobre as Minas do Brasil”. *In: Anaes da Biblioteca Nacional*, v. 57, Rio de Janeiro: Oficina Gráfica da Biblioteca Nacional, 1935. pp. 154-186.

JUCÁ NETO, Clóvis Ramiro. **Primórdios da Urbanização no Ceará**. Fortaleza: Edições UFC: Banco do Nordeste do Brasil, 2012.

KLEIN, Hebert. S. **O tráfico de Escravos no Atlântico**. Ribeirão Preto: Funpec Editora, 2004.

KOSTER, Henry. **Viagens ao Nordeste do Brasil**. Rio de Janeiro - São Paulo-Fortaleza: ABC Editora, 2003.

KROMMEN, Rita. **Mathias Beck e a Cia. das Índias Ocidentais**. Fortaleza: UFC, 1994.

KÜHN, Fábio. **Gente da Fronteira: Família e Poder no Continente do Rio Grande** (Campos de Viamão, 1720-1800) São Leopoldo: Oikos, 2014.

LAPA, José Roberto do Amaral. **A Bahia e a Carreira da Índia**. São Paulo: Hucitec, Unicamp, 2000.

LAVAL, François Pyrard de. **Viagem de Francisco Pyrard de Laval às índias Orientais** (1601-1611) Tomo II, Nova Goa: Imprensa Nacional, 1862.

LEMENHE, Maria Auxiliadora. **As razões de uma cidade: conflito de hegemonias**. Fortaleza: Stylus, 1991.

LENHARO, Alcir. **As tropas da Moderação: O abastecimento da corte na formação política do Brasil** (1808-1842). São Paulo: Símbolo, 1979.

LIMA, Francisco Augusto de Araújo. **Siará Grande: Uma Província Portuguesa no Nordeste Oriental do Brasil**. v.2. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 2016.

LINHARES, Maria Yedda Leite. **História do abastecimento: uma problemática em questão** (1530-1918) Brasília: BINAGRI, 1979.

LINHARES, Maria Yedda (org.) **História Geral do Brasil**. Rio de Janeiro: Elsevier, 1990.

LIRA, Augusto Tavares de. **História do Rio Grande do Norte**. Brasília: Senado Federal, 2012.

LISANTI FILHO, Luís. **Negócios Coloniais: Uma correspondência comercial do século XVIII**. v. 4. Brasília: Ministério da Fazenda; São Paulo: Visão Editorial, 1973.

LISBOA. Breno Almeida Vaz. **Uma Elite em Crise: A açucarocracia de Pernambuco e a Câmara Municipal de Olinda nas primeiras décadas do século XVIII**. 2011. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2011.

LOPES, Gustavo Acioli. **Negócio da Costa da Mina e Comércio Atlântico: Tabaco, Açúcar, Ouro e Tráfico de escravos: Pernambuco (1654-1760)**. 2008. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

MACEDO, Joaryvar. **Povoamento e Povoadores do Cariri Cearense**. Fortaleza: Secretaria de Cultura e Desporto, 1985.

MACIEL, Gustavo. **Negociantes, mercadores e caixeiros portugueses no Ceará no século XIX: A formação da comunidade mercantil lusitana de Fortaleza e a provincialização do comércio Cearense. 1799 -1870**. 2017. Dissertação (Mestrado em História Social) Instituto de História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2017.

MARINHO, L. M.; GORENSTEIN, R. **Negociantes e Caixeiros na Sociedade da Independência**. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esporte, 1992.

MARQUES, Teresa Cristina de Novaes. José Vaz Salgado: a herança de um militar-mercador no Recife de meados do século XVIII. **Textos de História**: Revista do Programa de Pós-graduação em História da UnB, Brasília, v. 15, n. 1/2, p.243-257, 2007.

MARQUESE, Rafael de Bivar. Uma Virada Historiográfica: Outra maneira de analisar o Brasil Colonial. **Folha de São Paulo**. São Paulo: 13 mar. 2004. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/resenha/rs1303200403.htm>. Acesso em: 17.out.2018.

MARTINS, F. A. de Oliveira. **Um herói esquecido**: João da Maia da Gama. v. 2. Lisboa: Coleção Pelo Império, 1944.

MARTINS, Guilherme Saraiva. **Entre o Forte e a Aldeia**: estratégias de contato, negociação e conflito entre europeus e indígenas no Ceará holandês (1630-1654). 2010. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Humanidades, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2010.

MAURO, Frédéric. **Portugal, o Brasil e o Atlântico 1570-1670** v. 1. Editorial Estampa: Lisboa, 1997.

MAVIGNIER, Diderot dos Santos. **No Piauí, na terra dos tremembés**. Parnaíba: Sieart, 2005.

MELLO, Evaldo Cabral de. **A ferida de Narciso**: ensaio de História Regional. São Paulo: Editora Senac, 2001.

MELLO, Evaldo Cabral de. **A Fronda dos Mazombos**: Nobres contra mascates, Pernambuco, 1666-1715. São Paulo: Editora 34, 2003.

MELLO, Evaldo Cabral de. **O Bagaço da Cana**. Ed. Penguin & Companhia das Letras. 1ª edição. São Paulo, 2012.

MELLO, Evaldo Cabral de. **Olinda Restaurada**: Guerra e açúcar no Nordeste, 1630-1654. São Paulo: Editora 34, 2007.

MELLO, Evaldo Cabral de. **O Nome e o Sangue**: uma fraude genealógica no Pernambuco Colonial. São Paulo: Cia das Letras, 1989.

MELLO, Evaldo Cabral de. **Rubro Veio**: O imaginário da restauração pernambucana. São Paulo: Alameda, 2008.

MELLO, Evaldo Cabral de. **Um imenso Portugal: História e Historiografia**. São Paulo: Editora 34, 2002.

MELLO, José Antônio Gonsalves de. **João Fernandes Vieira: Mestre de Campo do terço de Infantaria de Pernambuco**. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos descobrimentos Portugueses, 2000.

MELLO, José Antonio Gonsalves de. **Um Mascate e o Recife: A vida de Antonio Fernandes de Matos no período de 1671-1701**. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1981.

MELO, Antonio Joaquim de. **Biografia de Gervásio Pires Ferreira**. v.1. Ed. Universitaria-UFPE: Recife, 1973.

MENDONÇA, Marcos Carneiro de. **A Amazônia na era pombalina: correspondência do Governador e Capitão-General do Estado do Grão-Pará e Maranhão, Francisco Xavier de Mendonça Furtado (1º Tomo)**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2005.

MENEZES, Djacir. **O Outro Nordeste**. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 2018.

MENEZES, José Cezar de. “Idea da população da capitania de Pernambuco, e das suas annexas, extensão de suas Costas, Rios e Povoações Notaveis, Agricultura, Numero de Engenhos, Contratos e Rendimentos Reais, augmento que este tem tido desde o anno de 1774 em que tomou posse do governo das mesmas capitancias, o Governador e Capitam General José Cezar de Menezes”. In: **Anaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**, v. 40, Rio de Janeiro: Oficina Gráfica da Biblioteca Nacional, 1923. p. 01-111.

MENEZES, Mozart Vergetti de. **Colonialismo em Ação: Fiscalismo, Economia e Sociedade na capitania da Paraíba (1647-1755)**. João Pessoa: Editora da UFPB, 2012.

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E SAÚDE, **Documentos Históricos**. v. 84. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1949.

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E SAÚDE. **Documentos Históricos**.v. 86. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1949.

MIRANDA, Vicente. **História e Fé na Conquista do Sertão do Norte: A capela das Frecheiras**” [S. l.]: Edufp, [2019?]. Disponível em: https://www.ufpi.br/arquivos_download/arquivos/EDUFPI/Hist%C3%B3ria_e_f%C3%A9_na_conquista_do_Sert%C3%A3o_do_Norte_-_A_capela_das_Frecheiras20190618162023.pdf . Acesso em: 27. out. 2020.

MONQUELAT, A.F; e MARCOLLA, V. **Desfazendo Mitos: Notas à História do Continente de São Pedro**. Pelotas: Editora Livraria Mundial, 2010.

MONSERRAT, Ruth Maria Fonini. Línguas Indígenas no Brasil Contemporâneo. In: GRUPIONI, Luis Donisete Benzi. (org.). **Índios no Brasil**. Brasília: Ministério da Educação de do Desporto, 1994. pp. 93-104.

MONTANARI, Massimo. **Comida como Cultura**. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2008.

MONTEIRO, Denise Mattos. Portos do sertão e mercado interno: nascimento e evolução do porto do Açú-Oficinas (1750-1860). **História Econômica & História de Empresas**, v.15, n.1, p.71-98, 2012.

MONTEIRO, John Manuel. **Negros da Terra: Índios e Bandeirantes nas origens de São Paulo**. São Paulo: Cia das Letras, 2013.

MONTEIRO, John M. **Tupis, Tapuias e Historiadores: Estudos de História Indígena e do Indigenismo**. 2001, Tese (Livre Docência em Etnologia). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade de Campinas, Campinas, 2001.

MONTOUKIAS, Zacarias. **Contrabando y control colonial en el siglo XVII: Buenos Aires, el Atlantico y el espacio peruano**. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1988.

MORAES, Antonio Carlos Robert ; COSTA, Wanderley Messias da. **Geografia crítica: a valorização do espaço**. São Paulo: Hucitec, 1984.

MORAES, Antonio Carlos Robert. Sertão: Um outro geográfico. **Terra Brasilis: Revista da Rede Brasileira de História da Geografia e Geografia Histórica (Primeira série)**, São Paulo, n. 4-5, p.01-08, 2003.

MORAIS, Ana Lunara da Silva. Conflitos pela posse de localidades pesqueiras da capitania do Rio Grande: séculos XVII-XVIII. **Revista em Perspectiva**, Fortaleza, v.2, p.57-72, 2016.

MORENO, Diogo de Campos. **Jornada do Maranhão por ordem de Sua Majestade feita no ano de 1614**. São Paulo: Siciliano, 2001.

MOURA, Alex da Silva. **O beneficiamento do couro e seus agentes na capitania de Pernambuco (1710 -1760)** 2014. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2014.

NASCIMENTO, Francisco de Assis de Sousa. Narrativas culturais dos sertões: atuação dos intelectuais na construção de narrativas historiográficas piauienses na emergência do século XX. **Revista Territórios e Fronteiras**, Cuiabá, v. 11, p. 25-41, 2018.

NANTES, Pe. Martinho de. **Relação de uma missão no rio São Francisco: Relação sucinta e sincera da missão do padre Martinho de Nantes, pregador capuchinho, missionário apostólico no Brasil entre os índios chamados cariris**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1979.

NARDI, Jean Baptiste. **O fumo brasileiro no período colonial**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1996.

NIMUEDAJÚ, Curt. **Mapa etno-histórico do Brasil e regiões adjacentes**. 2. ed. – Brasília: IPHAN, IBGE, 2017.

NOBRE, Geraldo da Silva. **As oficinas de Carnes do Ceará: uma solução local para uma pecuária em crise**. Fortaleza: Gráfica Editorial Cearense, 1977.

NOGUEIRA, Gabriel Parente. **Viver à Lei da Nobreza: Elites Locais e o processo de nobilitação na capitania do Siará Grande (1748-1804)**. Curitiba: Editora Appris, 2017.

NOVAIS, Fernando A. **Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial** (1777-1808). São Paulo: HUCITEC, 1986.

NUNES, Odilon. **Pesquisas para a História do Piauí** v.1. . Rio de Janeiro: Artenova, 1975.

OLIVEIRA, Almir Leal de. **O Instituto Histórico, Geográfico e Antropológico do Ceará: Memória, representações e pensamento social** (1887-1914). 2001. Tese (Doutorado em História Social), Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2001.

OLIVEIRA, Almir Leal de. A força periférica da operação comercial das carnes secas no Siará Grande no século XVIII. In. VIANA JUNIOR, Mario Martins, SILVA, Rafael Ricarte da, NOGUEIRA, Gabriel Parente (org.) **Ceará Economia, Política e Sociedade** (século XVIII e XIX). Fortaleza: Instituto Frei Tito de Alencar, 2011, pp.13-34.

OSÓRIO, Helen **O império português no sul da América: estancieiros, lavradores e comerciantes**. Porto Alegre: Editora UFRGS, 2007.

PALACIOS, Guillermo. **Campesinato e escravidão no Brasil: Agricultores livres e pobres na Capitania Geral de Pernambuco (1700-1817)** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2004.

PAULA, Antonio Neto de. **A Carreira Marítima Parnaíba – Lisboa** (finais do século XVIII) 1779-1793. Teresina: EDUFPI, 2000.

PEDREIRA, Jorge Miguel Viana. **Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755-1822): Diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social**. 1995. Tese (Doutorado em Sociologia e Economia Históricas) – Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 1995.

PEREIRA, José Higino Duarte. Relatórios e cartas de Gedeon Morris de Jonge no tempo do domínio holandês no Brasil. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, Rio de Janeiro, v. 58, p. 237-319, 1895.

PESSOA, Ângelo Emílio da Silva. Vidal de Negreiros: Um Homem do Atlântico no século XVII. In. OLIVEIRA, Carla Mary da Silva; MENEZES, Mozart Vergetti; GONÇALVES, Regina Célia. (org.) **Ensaio sobre a América Portuguesa**. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 2009. pp. 53-65.

PINHEIRO, Francisco José. **Notas sobre a formação social do Ceará: 1680-1820**. Fortaleza: Fundação Ana Lima, 2008.

PINTO, Virgílio Noya. **O Ouro Brasileiro e o comércio anglo-português: Uma contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII** – São Paulo: Ed. Nacional, 1979.

PIRES, Maria Idalina da Cruz. **Guerra dos Bárbaros: Resistência Indígena e conflitos no Nordeste Colonial**. Recife: FUNDARPE, 1990.

PITA, Sebastião da Rocha. **História da América Portuguesa**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1976.

POMPA, Maria Cristina. **Religião como tradução:** Missionários, Tupi e “Tapuia” no Brasil colonial. 2001. Tese (Doutorado em Antropologia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2001.

POMPEU SOBRINHO, Thomas . **Protohistória cearense.** Fortaleza: Edições UFC, 1980.

POMPEU SOBRINHO, Thomas; CÂMARA, José Aurélio; GIRÃO, Raimundo. **Três documentos do Ceará colonial.** Coleção História e Cultura: Fortaleza, 1967.

PRADO. Fabrício. **In the Shadows of Empires:** Trans-Imperial Networks and Colonial Identity in Bourbon Rio de la Plata (c. 1750 – c.1813). 2009. Tese, (Doutorado em Filosofia de História.) Faculty of the Graduate School, Emory University, Atlanta, 2009.

PRADO JÚNIOR. Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo.** São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR, **Documentos Históricos do Arquivo Municipal:** Atas da Câmara 1718-1731. Salvador: Empresa gráfica da Bahia, 1985.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR, **Documentos Históricos do Arquivo Municipal:** Atas da Câmara 1765-1775. Salvador: Empresa gráfica da Bahia, 2010.

PRIMERIO, P. Fr. Fidelis M. de. **Capuchinhos em Terras de Santa Cruz nos séculos XVII, XVIII e XIX.** São Paulo: Livraria Martins, 1942.

PUNTONI, Pedro. **A Guerra dos Bárbaros:** Povos Indígenas e a colonização do sertão Nordeste do Brasil, 1650-1720. São Paulo: HUCITEC: Editora da Universidade de São Paulo: Fapesp, 2002.

PUNTONI, Pedro. **O estado do Brasil:** Poder e política na Bahia colonial 1548-1700. São Paulo: Alameda, 2013.

RAMINELLI, Ronald. **Nobrezas do Novo Mundo:** Brasil e Ultramar hispânico, séculos XVII e XVIII. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2015.

REGO, Junia Motta Antonaccio Napoleão do. **Dos Sertões aos Mares:** História do comércio e dos comerciantes de Parnaíba (1700-1950). 2010. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Universidade Federal Fluminense, 2010.

RIBEIRO JÚNIOR, José. **Colonização e Monopólio no Nordeste do Brasileiro.** São Paulo: Hucitec, 2004.

RODRIGUES, Jaime. **De costa a costa:** Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860). São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

RODRIGUES, Jaime. **No mar e em terra:** História e cultura de trabalhadores escravos e livres. São Paulo: Alameda, 2016.

ROLIM, Leonardo Candido. **Tempo das carnes no Siará Grande:** dinâmica social, produção e comércio de carnes secas na Vila de Santa Cruz do Aracati (c.1690- c.1802).

2012. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2012.

ROLIM, Leonardo Candido. **A Rosa dos Ventos dos Sertões do Norte: dinâmicas do território e exploração colonial (c.1660- c.1810).** 2019. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

“ROTEIRO do Maranhão a Goiaz pela capitania do Piauí”. **Revista Trimensal do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, Rio de Janeiro, v.62, p.60-161, 1900.

RUSSELL-WOOD, John. **Histórias do Atlântico português.** São Paulo: Editora Unesp, 2014.

SÁ, Joyse de Mesquita Lindoso de. **Avaliação do monitoramento de águas costeiras na baía de São Marcos em São Luis, Maranhão.** 2014. Dissertação (Mestrado em Energia e Ambiente) – Centro de Ciências Exatas e Tecnologia, Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2014.

SÁ, Luis José Correia de. O diário do Governador Correia de Sá 1749 a 1756. **Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambuco**, Recife, v. 56. p. 18-334, 1983.

SALVADOR, Frei Vicente do. **História do Brasil.** Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2010.

SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. **Na encruzilhada do Império: Hierarquias Sociais e Conjunturas Econômicas no Rio de Janeiro (c.1650-c.1750).** Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003.

SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. Famílias e negócios: A formação da comunidade mercantil carioca na primeira metade do setecentos *In*: FRAGOSO, João Luis Ribeiro; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. (org.) **Conquistadores e negociantes: Histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos.** América lusa, séculos XVI a XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007. pp. 225-264.

SANTOS, Benedicto. A Capella do Senhor do Bomfim erecta em Aracaty. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, v.31, p. 336-353, 1917.

SANTOS, Benedicto. Memória da Matriz de Aracati. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, v.32, p.308-322, 1918.

SANTOS, Manuel dos. **Calamidades de Pernambuco.** Recife: FUNDARPE. 1986.

SANTOS, Márcio Roberto Alves dos Santos. **Fronteiras do sertão baiano - 1640-1750.** 2010. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SCHWARTZ, Stuart B. **Segredos Internos: Engenhos e escravos na sociedade colonial**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. **Morfologia da Escassez: crises de subsistência e política econômica no Brasil colônia (Salvador e Rio de Janeiro, 1680-1790)**. 1990. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1990.

SILVA, Kalina Vanderlei Paiva de. **“Nas solidões vastas e assustadoras”**: Os pobres do açúcar e a conquista do sertão de Pernambuco nos séculos XVII e XVIII. 2003. Tese (Doutorado em História) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco Recife, 2003.

SILVA, Flávio Marcus da. **Subsistência e Poder: A política do abastecimento alimentar nas Minas setecentistas**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

SILVA, Maria Beatriz Nizza da. **Ser Nobre na Colônia**. São Paulo: Unesp, 2005.

SILVA, Rafael Ricarte da. **Formação da Elite colonial dos sertões de Mombaça: Terra, Família e Poder (Século XVIII)**. 2010. Dissertação (Mestrado em História Social) – Centro de Humanidades, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2010.

SILVA, Rafael Ricarte da. **A Capitania do Siará Grande nas dinâmicas do Império Português: Política sesmarial, Guerra Justa e formação de uma elite conquistadora**. 2016. Tese (Doutorado em História) – Centro de Humanidades, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2016.

SILVA, Tyego Franklim da. **A ribeira da Discórdia: Terras, Homens e Relações de poder na territorialização do Assu colonial (1680-1720)**. 2015. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Ciências Humanas Letras e Artes. Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

SILVA, Vicente de Paula Araújo . Homens das Villas de N.S. de Monserrate e São João da Parnahiba. **Portal Costa Norte**, Parnaíba, 25 jul 2013. Disponível em: <https://portalcostanorte.com/homens-das-villas-de-n-s-de-monserrate-e-sao-joao-da-parnahiba/> Acesso em: 27. out. 2020.

SILVA JR., Carlos da. Ardras, minas e jejes, ou escravos de "primeira reputação": políticas africanas, tráfico negreiro e identidade étnica na Bahia do século XVIII. **Almanack**, Guarulhos , n. 12, p. 6-33, abr. 2016.

SOUSA, Avanete Pereira. **Poder Local, Cidade e Atividades Econômicas: (Bahia, século XVIII)**. 2003. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

SOUSA, Gabriel Soares de. **Tratado Descritivo do Brasil em 1587**. Recife: FJN, Ed. Massangana, 2000.

SOUZA, Cândido Eugênio Domingues de. Tráfico e Traficantes: Poder e riqueza dos traficantes de escravos da Cidade da Bahia (1700-1750). In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 25, 2009, Fortaleza, **Anais do XXV Simpósio Nacional de História**. Fortaleza: UFC, 2009, p.01-10.

SOUZA, Laura de Mello e. **Desclassificados do Ouro: A pobreza mineira no século XVIII**. Rio de Janeiro. Edições Graal, 1986.

SOUZA, Raimundo Nonato Rodrigues de. **Minha riqueza é fruto do meu trabalho: negros de cabedais no Sertão do Acaraú (1709-1822)**. 2015. Tese (Doutorado em História) – Centro de Humanidades, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2015.

SOUTO MAIOR, Pedro. Dous Índios notáveis e parentes próximos: Pedro Poty e Philipe Camarão. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, v. 26, p. 61-71, 1912.

SOUZA, Francisco Fausto de. **História de Mossoró**. Edição especial para o Acervo Virtual Oswaldo Lamartine de Faria. Mossoró: Fundação Vingt-un Rosado. [201-?]. Disponível em: <https://colecaomossoroense.org.br/site/wp-content/uploads/2018/07/HISTORIA-DE-MOSSORO.pdf> . Acesso em: 28/10/2020.

SOUZA, George F. Cabral de. **Elites e exercício de Poder no Brasil Colonial: A câmara municipal do Recife, 1710-1822**. Recife: Editora UFPE, 2015.

SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos & Mofatras: O grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 – c. 1759)**. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012.

SOUZA, Leandro Nascimento de. **Uma experiência pernambucana em Angola: o governo de João Fernandes Vieira, 1658 a 1661**. 2013. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2013.

STRUM, Daniel. **O comércio de açúcar – Brasil, Portugal e Países Baixos (1595-1630)**. São Paulo: Versal Editores, 2012.

STUDART, Barão de. **Datas e factos para historia do Ceará** . Tomo I. Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 2001.

STUDART, Guilherme. **Notas para a História do Ceará**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2004.

STUDART, Guilherme. História Pátria: Azevedo de Montauray e seu governo no Ceará. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, v.5, p. 05-81, 1891.

STUDART FILHO, Carlos. As Fortificações do Ceará. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, v. 43, p.48-94, 1929.

STUDART FILHO, Carlos. Os Aborígenes do Ceará. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, v.77, p. 153-217, 1963.

STUDART FILHO, Carlos. Vias de comunicação do Ceará colonial. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, v. 51, p.15-47, 1937.

STUDART, Guilherme. Antonio Cardoso de Barros. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, v.33, p. 294-299, 1919.

“SUMÁRIO das Armadas que se fizeram e Guerras que se deram na conquista do Rio Parahiba [...]” **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro, v.36, n. 1. p.05-89, 1873

“TESTAMENTO de Domingos Affonso Certão, Descobridor do Piauí”. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, Rio de Janeiro, v.20, p.140-150, 1857.

THÉVET, André (Fr.). **Singularidades da França Antártica a que outros chamam de América**. Companhia Editora Nacional: São Paulo – Rio de Janeiro – Recife – Salvador – Porto Alegre, 1944.

TOLLENARE, L.F. de. **Notas Dominicaes**: tomadas durante uma residência em Portugal e no Brasil nos annos de 1816, 1817 e 1818. Recife: Empreza do Jornal do Recife, 1905.

VARGAS, Jonas Moreira. **Pelas margens do Atlântico**: Um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX) 2013. Tese (Doutorado em História Social) Instituto de História, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013.

VARGAS, Jonas Moreira. Abastecendo plantations: A inserção do charque fabricado em Pelotas (RS) no comércio atlântico das carnes e a sua concorrência com os produtores platinos (século XIX). **História**, Franca, v. 33, n. 2, p. 540-566, dez. 2014.

VELEZ, Luciana de Carvalho Barbalho. **Donatários e Administração Colonial**: A capitania de Itamaracá e a casa de Cascais (1692-1763). 2016. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2016.

VERGER, Pierre. **Fluxo e Refluxo**: do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de todos os Santos dos séculos XVII ao XIX. São Paulo: Corrupiu, 1987.

VIEIRA, Padre Antônio. **Relação da missão da Serra de Ibiapaba**. Coimbra: Edições Almedina, 2006.

VIEIRA Jr. Antonio Otaviano. **A Inquisição e o Sertão**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2008.

VIEIRA JÚNIOR, Antônio Otaviano. De Família, Charque e Inquisição se fez a trajetória dos Pinto Martins (1749-1824). **Revista Anos 90**. Porto Alegre, v. 16. n. 30, p. 187-214, dez. 2009.

VILHENA, Luís dos Santos. **Recopilação de Notícias Soteropolitanas e Brasíliaicas**. v.1. Bahia: Imprensa oficial do estado, 1921.

WISNIK, José Miguel (org.). **Gregório de Matos**: Poemas Escolhidos. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

ZEMELLA, Mafalda. **O Abastecimento da Capitania de Minas Gerais no século XVIII**. 2 ed. São Paulo: Hucitec, 1990.

APÊNDICE A – RELAÇÃO DE FONTES MANUSCRITAS CONSULTADAS

APEC: Arquivo Público do Estado do Ceará

Setor Histórico: Fundo Câmaras; Caixa 03, Livro de Registro de Ordens régias Alvarás, Provisões, Regimentos, Cartas de Governadores, Bandos (1700-1801)

Setor Histórico: Fundo Câmaras: Caixa 11, Livro (Nº 31) das Audiências gerais de Correição – 1758-1808.

Setor Histórico: Fundo Câmaras; Livro (Nº35) de termos de Aforamento de Aracati 1756-1779.

Setor Cartorial: Fundo Cartório de Aracati; Série Notas; Livro de Notas do Tabelião (1778-1779).

Setor Cartorial: Fundo; Cartório de Aracati; Série Notas; Livro de Notas do Tabelião (1781-1782).

Setor Cartorial: Fundo Cartório de Quixeramobim; Série Notas; Caixa: 01; Livro de Notas Nº 1.

APEPI: Arquivo Público do Estado do Piauí

Livro: Carta Sesmaria 1761-1798.

Cod. 487. Companhia de Comércio Grão Pará e Maranhão (1769-1811)

APB: Arquivo Público do Estado da Bahia

Seção Colonial-Provincial, nº 626-13, *Governo Geral/Governo da Capitania – Catálogo de Alvarás (1778-1797)*.

APERS: Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul

Inventário de José Pinto Martins, n. 354, m. 15, Rio Grande, 1º cartório de órfãos e provedoria, 1832.

AN: Arquivo Nacional-Rio de Janeiro

Códice 427.

IHGRN: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte

Fundo Sesmarias; Livro 01.

Biblioteca Nacional - Rio de Janeiro

“Ofícios ao marquês de Angeja relativos ao comércio das carnes secas em Pernambuco”
[1784-1788] Biblioteca Nacional disponível em:

http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_manuscritos/cmc_ms618_28_50/cmc_ms618_28_50.pdf

ANTT: Arquivo Nacional da Torre do Tombo –Lisboa

Diligências de Habilitação a Familiar do Santo Ofício

Diligência de habilitação de Antonio Francisco Basto, Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, António, mç. 189, doc. 2797

Diligência de Habilitação de Antonio Pinheiro Salgado Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, António, mç. 146, doc. 2367.

Diligencia de habilitação de Domingos Dias da Silva, Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Domingos, mç. 52, doc. 830.

Diligência de habilitação de Brás Carneiro Leão. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Brás, mç. 5, doc. 66.

Diligência de Habilitação de Estevão de Sousa Palhano: Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Estêvão, mç. 3, doc. 37.

Diligência de habilitação para o cargo de familiar do Santo Ofício de João Correia Vieira e Diligências para casar com Inácia Dinis Bandeira. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, João, mç. 42, doc. 866.

Diligência de habilitação de João da Costa Monteiro. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, João, mç. 114, doc. 1843

Diligência de habilitação de João de Abreu Cordeiro Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações Incompletas, doc. 2329.

Diligência de habilitação para o cargo de familiar do Santo Ofício de João Pinto Martins casado com Antonia Manuela do Nascimento Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, João, Mc. 157, doc. 1267.

Diligência de Habilitação de José de Abreu Cordeiro. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, José, mç. 69, doc. 1048.

Diligência de habilitação de José Gomes dos Santos. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, José, mç. 73, doc. 1104.

Diligência de Habilitação de José Vaz Salgado: Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, José, mç. 45, doc. 718.

Diligência de habilitação de Manuel de Almeida Ferreira. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Manuel, mç. 133, doc. 2309.

Diligência de habilitação de Manuel Gomes dos Santos. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Manuel, mç. 153, doc. 1569.

Diligência de habilitação de Pedro José da Costa Barros. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Pedro, mç. 38, doc. 644.

Diligência de habilitação de Pedro José da Costa Barros Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Pedro, mç. 38, doc. 651.

Diligência de habilitação de Salvador de Sousa Braga Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Salvador mç. 3, doc. 48.

Diligências de Habilitação à Ordem de Cristo

Diligência de habilitação para a Ordem de Cristo de Antonio Elias da Fonseca Galvão. Mesa da Consciência e Ordens, Habilitações para a Ordem de Cristo, Letra A, mç. 25, n.º 1.

Diligência de Habilitação para a Ordem de Cristo de João da Costa Monteiro: Mesa da Consciência e Ordens, Habilitações para a Ordem de Cristo, Letra I e J, mç. 89, n.º 52.

Diligência de habilitação para a Ordem de Cristo de Manuel Gomes dos Santos Mesa da Consciência e Ordens, Habilitações para a Ordem de Cristo, Letra M, mç. 7, n.º 13.

Diligência de habilitação para a Ordem de Cristo de Simplício Dias da Silva. Mesa da Consciência e Ordens, Habilitações para a Ordem de Cristo, Letra S, mç. 5, n.º 31

ANTT - Outros

Apelação crime em que é apelante o procurador da Companhia, em Pernambuco, é Apelado Manuel Vieira de Melo: Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç. 2, n.º 3, cx. 2.

Autos de Justificação de Nobreza de Simplício Dias da Silva, Feitos Findos, Justificações de Nobreza, mç. 31, n.º 48

Auto de habilitação de D. Ana Joaquina Salgado e seu filho José Pinheiro Salgado Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, Brasil, mç. 16, n.º 8

Carta. Capitão-mor da capitania do Seará, por 3 anos A Manuel da Fonseca Jaime. Filiação: Bartolomeu de Oliveira Pinto. (18/02/1715) Registro Geral de Mercês, Mercês de D. João V, liv. 7, f.141

Requerimento de Simplício Dias da Silva, Capitão de Cavalaria Auxiliar do Regimento que guarnece a cidade do Maranhão, socicitando a mercê do habito da Ordem de Cristo e o foro de Fidalgo Cavaleiro. Ministério do Reino, mç. 922, proc. 3.

AHU: Arquivo Histórico Ultramarino - Lisboa

AHU – Códices

AHU_ACL_CU_CONTRATOS DE PERNAMBUCO, Cod. 1828. RENDIMENTO e contratos da Fazenda Real de Pernambuco, suas condições e encargos. (1770)

AHU – Documentação Avulsa por Capitánias

AHU – Bahia

1712, Maio, 4, Bahia CARTA do governador-geral do Brasil Pedro de Vasconcelos ao rei [D. João V] em resposta a provisão Régia referente ao comércio do sal. AHU-Baía, cx. 7, doc. 5 AHU_ACL_CU_005, Cx. 7, D. 617.

1726, Agosto, 22, Bahia CARTA do [provedor-mor da Fazenda Real do estado do Brasil], Bernardo de Sousa Estrela ao rei [D. João V] sobre o depoimento do escrivão das contas para que não se receba dinheiro algum proveniente do navio Laranjo de que é capitão José Vaz Salgado. Anexo: certidão de justificação AHU – Brasil-Baía, cx. 24, doc. 56 AHU_ACL_CU_005, Cx. 28 D. 2543.

[ant. 1780, Maio, 22] REQUERIMENTO de António Elias da Fonseca à rainha [D. Maria I], solicitando confirmação de carta patente no posto de capitão do Forte Real de São Filipe e São Tiago. Anexo: 1 doc. AHU-Baía, cx. 181, doc. 38 AHU_ACL_CU_005, Cx. 179, D. 13365.

AHU – Ceará

1621, Novembro, 1, Ceará CARTA do capitão-mor do Ceará, Martim Soares Moreno, ao rei [D. Filipe II], a pedir o envio de cinquenta soldados para a construção de uma fortificação. Anexo: capítulo de carta régia. AHU-CEARÁ, cx. 1, doc. 8 e 9. AHU_CU_006, Cx. 1, D. 6.

[ant. 1626, Fevereiro, 11, Ceará] REQUERIMENTO do capitão-mor do Ceará, Martim Soares Moreno, ao rei [D. Filipe II], a pedir que a capitania do Ceará, por facilidade de comunicação, pertença ao estado do Brasil e não ao do Maranhão. Anexo: capítulo de carta régia. AHU-CEARÁ, cx. 1, doc. 10 e 11. AHU_CU_006, Cx. 1, D. 7. AHU_CU_006, Cx. 1, D. 7.

[ant. 1629, Agosto, 18, Ceará] REQUERIMENTO do capitão-mor do Ceará, Martim Soares Moreno, ao rei [D. Filipe II], a pedir que a referida capitania passe a pertencer ao estado do Brasil. Anexo: nota e informação. AHU-CEARÁ, cx. 1, doc. 13. AHU_CU_006, Cx. 1, D. 9.

1661, Maio, 16, Ceará CARTA do capitão-mor do Ceará, Diogo Coelho de Albuquerque, ao rei [D. Afonso VI], a queixar-se do procedimento do governador de Pernambuco, Francisco de Brito Freire, que, ao enviar um seu ajudante para o socorro do Ceará, acabou por tirar-lhe toda a jurisdição sobre esta capitania. Anexo: certidão de carta patente. AHU-CEARÁ, cx.1, doc. 24. AHU_CU_006, Cx. 1, D. 18.

[ant. 1676, Novembro, 14] REQUERIMENTO de Jorge Correia da Silva ao rei [D. Pedro II], a pedir o posto de capitão-mor do Ceará. Anexo: documentos comprovativos e parecer do Conselho Ultramarino. AHU-CEARÁ, cx. 1, doc. 29 e 30. AHU_CU_006, Cx.1, D. 23.

1678, Abril, 1, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei [D. Pedro II], sobre nomeação de pessoas para o posto de capitão-mor do Ceará, que vagou por falecimento de Jorge Correia da Silva. Resolução régia a nomear Sebastião de Sá. Anexo: bilhete. AHU-CEARÁ, cx. 1, doc. 31. AHU_CU_006, Cx. 1, D. 24.

1681, Maio, 6, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei [D. Pedro II], sobre nomeação de pessoas para o cargo de capitão-mor do Ceará. Resolução régia a nomear Bento de Macedo de Faria. Anexo: memorial e bilhete. AHU-CEARÁ, cx.1, doc. 32. AHU_CU_006, Cx. 1, D. 25.

1684, Junho, 15, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei [D. Pedro II], sobre nomeação de pessoas para o posto de capitão-mor do Ceará. Resolução régia a nomear Sebastião de Sá. Anexo: requerimento e bilhete. AHU-CEARÁ, cx.1, doc. 35. AHU_CU_006, Cx. 1, D. 28.

[ant. 1699, Outubro, 20] REQUERIMENTO do sargento-mor Pedro Lelou ao rei [D. Pedro II], a pedir que o provedor da Fazenda passe ordem para que o almoxarife lhe satisfaça as despesas feitas por sua conta com farinha e munições na fortificação da Ribeira do Jaguaribe, no Ceará, no tempo em que foi capitão-mor daquela capitania. Anexo: documentos comprovativos. AHU-CEARÁ, cx.1, doc. 56 e 60. AHU_CU_006, Cx. 1, D. 43.

[ant. 1704, Outubro, 23, São José de Ribamar] REQUERIMENTO do coronel Gregório de Brito Freire ao juiz ordinário do Ceará, [Domingos Pereira da Silva], a pedir alvará de folha e que os escrivães falem de todas as culpas que dele tiverem. Anexo: certidões. AHU-CEARÁ, cx.1, doc. 67. AHU_CU_006, Cx. 1, D. 51.

[post. 1708, Janeiro, 26] REQUERIMENTO de Francisco Gil Ribeiro ao rei [D. João V], a pedir o ofício de tabelião do Público Judicial e Notas e escrivão da Câmara e mais anexos da capitania do Ceará. Anexo: documentos comprovativos. AHU-CEARÁ, cx. 1, doc. 59. AHU_CU_006, Cx. 1, D. 52.

1746, Dezembro, 12, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei [D. João V], sobre a necessidade de se criar uma nova vila em Aracati de Jaguaribe. Anexo: cópias de cartas e provisão. AHU-CEARÁ, cx.4, doc. 62. AHU_CU_006, Cx. 5, D. 304.

1757, Outubro, 10, [Ceará] MAPA do estado da Fazenda Real do Ceará e suas execuções desde 1725. AHU-CEARÁ, cx. 6, doc. 35. AHU_CU_006, Cx. 7, D. 444.

[ant. 1761, Julho, 28] REQUERIMENTO do sargento-mor Matias Ferreira da Costa, morador na vila de Aracati, ao rei [D.José I], a pedir provimento no posto de capitão de Cavalaria da referida vila. Anexo: requerimento, instrumento em pública forma e certidões. AHU-CEARÁ, cx. 7, doc.6. AHU_CU_006, Cx. 8, D. 491.

[post. 1782], Ceará OFÍCIO do capitão-mor do Ceará, João Batista de Azevedo Coutinho de Montauri, ao [secretário de estado dos Negócios da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre as necessidades de abastecimento pelas quais passa a capitania em virtude de os moradores se recusarem a plantar a mandioca, limitando-se à criação de gado. AHU-CEARÁ, cx. 21, doc. 46 AHU_CU_006, Cx. 9, D. 590.

[post. 1799] CARTA do [governador do Ceará], Bernardo Manuel de Vasconcelos, ao [secretário de estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho], em que descreve pormenorizadamente a referida capitania em aspectos relativos à população, agricultura e comércio. AHU-CEARÁ, cx. 21, doc.51. AHU_CU_006, Cx. 13, D. 745.

AHU – Maranhão

1648, Julho, 30, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. João IV, sobre o pedido de ordens régias feito pelo governador Luís de Magalhães, na viagem pelo Maranhão, e documentos referentes à capitania do Ceará. AHU_ACL_CU_009,CX.3, D.261.

1654, Dezembro, 16, São Luís de Maranhão CARTA do capitão-mor do Maranhão, Baltazar de Sousa Pereira, ao rei D. João IV, sobre o socorro que tinha enviado ao Ceará e sobre o pedido de transferência de jurisdição da dita capitania para o requerente. AHU_CU_009, Cx. 3, D. 354.

1655, Fevereiro, 20, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. João IV, sobre a petição de André Vidal de Negreiros, nomeado governador do Maranhão, para o mestre de campo-geral, Francisco Barreto, em que solicita que se lhe remeta a artilharia que houver de sobejo no Recife, para se guarnecerem as praças do Estado do Maranhão. AHU_CU_009, Cx. 3, D. 358

1655, Abril, 14, Lisboa REGIMENTO do rei D. João IV, para o governador do Maranhão, André Vidal de Negreiros, sobre o governo do Estado do Maranhão. AHU_CU_009, Cx. 3, D. 363.

1656, Julho, 8, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. João IV, sobre a solicitação feita pelo governador do Maranhão, André Vidal de Negreiros, para criar um forte junto ao rio da Cruz. AHU_CU_009, Cx. 4, D. 386.

1656, Julho, 8, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. João IV, sobre as considerações feitas por André Vidal de Negreiros, governador do Estado do Maranhão, em relação ao estado da praça do Ceará e da necessidade de construir nova fortificação. Anexo: 1 lembrete. AHU_CU_009, Cx. 4, D. 387.

1659, Setembro, 9, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. Afonso VI, sobre a queixa apresentada pelo governador do Maranhão, Pedro de Melo, a respeito da recusa do capitão do Ceará em obedecer às suas ordens. AHU_CU_009, Cx. 4, D. 417.

1662, Agosto, 20, São Luís do Maranhão CARTA do governador do Maranhão, Rui Vaz de Sequeira, para o Conselho Ultramarino, sobre os negócios daquele Estado e da agregação da praça do Ceará ao Maranhão. AHU_CU_009, Cx. 4, D. 456;

1663, Abril, 20, São Luís do Maranhão CARTA do governador do Maranhão, Rui Vaz de Siqueira, ao rei D. Afonso VI, sobre as vantagens de sujeitar a capitania do Ceará ao governo do Maranhão e sobre alteração de comportamento dos índios devido às ações do capitão da referida capitania e de um religioso da Companhia de Jesus nele atuante como missionário. Anexo: 1 doc. AHU_CU_009, Cx. 4, D. 467.

1663, Julho, 20, São Luís do Maranhão CARTA do governador do Maranhão, Rui Vaz de Sequeira, para o Conselho Ultramarino, sobre as conveniências de se recuperar a capitania do Ceará, e o levantamento dos índios tabajaras, provocado pelas violências exercidas por um religioso da Companhia de Jesus com o auxílio do capitão do Ceará, que não pretendia sujeitar-se ao governo do Maranhão. Anexo: 2 docs. AHU_CU_009, Cx. 4, D. 470.

[post. 1772, Dezembro, 18], Lisboa REQUERIMENTO do governador da capitania do Maranhão, Clemente Pereira de Azeredo Coutinho de Melo, referente a diversas representações: o comércio pela Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão; o privilégio do comércio exclusivo à dita companhia; e que os índios da capitania do Maranhão não sejam levados para outras capitanias. AHU_CU_009, Cx.46, D. 4526.

1775, Outubro, 24, Maranhão OFÍCIO do governador da capitania do Maranhão, Joaquim de Melo e Póvoas, para o secretário de estado dos Negócios do Reino, marquês de Pombal, Sebastião José de Carvalho e Melo, sobre a criação da feitoria da vila de São João da Parnaíba e a nomeação de João Paulo Diniz como seu administrador. AHU_CU_009, Cx. 49, D. 4826

1794, Fevereiro, 15 OFÍCIO do governador da capitania do Maranhão, D. Fernando António de Noronha, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre a chegada do escrivão e contador da Real Junta da Fazenda da capitania, sobre a morte do negociante Domingos Dias e da intenção de seu filho de se estabelecer na capitania ou em Lisboa. AHU_CU_009, Cx.84, D. 7043.

AHU – Nova Colônia do Sacramento

[ant. 1770, Outubro, 23] REQUERIMENTO do capitão da sumaca Nossa Senhora de Belém, São José e Almas, Domingos Dias da Silva, ao rei [D. José], solicitando confirmação de carta patente do posto de capitão de mar-e-guerra ad honorem. Anexo: carta patente. AHU-Nova Colônia do Sacramento, cx. 10, doc. 36. AHU_CU_012, Cx. 7, D. 602.

1777, Agosto, 13, Rio de Janeiro RELAÇÃO dos mantimentos e materiais remetidos dos Armazéns Reais da Provedoria do Rio de Janeiro para os Armazéns Reais da Nova Colônia do Sacramento, assinada pelo escrivão dos Armazéns Reais do Rio de Janeiro, Francisco Dias Carneiro. AHU-Nova Colônia do Sacramento, cx. 10, doc. 52. AHU_CU_012, Cx. 7, D. 624.

AHU – Pernambuco

1649, julho, 20, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. João IV, sobre o requerimento do capitão Álvaro de Azevedo Barreto, pedindo outra via da carta patente de capitão de Infantaria e que se escreva ao mestre-de-campo geral da capitania de Pernambuco, Francisco Barreto, para que este lhe dê posse de uma companhia vaga nesta capitania. AHU_CU_015, Cx. 5, D. 382.

1654, agosto, 17, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. João IV, sobre carta do mestre-de-campo geral da capitania de Pernambuco, Francisco Barreto, informando que proveu Álvaro de Azevedo Barreto no posto de capitão-mor do Ceará, e pedindo que o confirme neste posto. AHU_CU_015, Cx. 6, D. 492.

1655, maio, 23, Recife CARTA do [mestre-de-campo geral da capitania de Pernambuco], Francisco Barreto, ao rei [D. João IV], sobre as fortificações que serão necessárias na capitania de Pernambuco. Anexos: 4 docs. AHU_CU_015, Cx. 6, D. 534.

1674, abril, 26, Pernambuco CARTA do [superintendente das Fortificações da capitania de Pernambuco], João Fernandes Vieira, ao príncipe regente [D. Pedro], sobre a averiguação de minas em Tabaiana, povoamento da capitania de Pernambuco, sob jurisdição da Bahia, e acerca das reforma das fortalezas da dita capitania. Anexos: 4 docs. AHU_CU_015, Cx. 10, D. 1006.

1677, julho, 23, Pernambuco CARTA do [superintendente das Fortificações da capitania de Pernambuco], João Fernandes Vieira, ao príncipe regente [D. Pedro], sobre sugestões para povoamento, governo, segurança e manutenção do Ceará. AHU_ACL_CU_015, Cx.11,D. 1083.

1681, julho, 11, Recife CARTA do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao príncipe regente [D. Pedro], sobre o pagamento dos dízimos da capitania do Ceará e as medidas tomadas em relação a tal pagamento. Obs.: m.est. AHU_CU_015, Cx. 12, D. 1198.

1682, setembro, 19, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao príncipe regente D. Pedro, sobre as informações do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, acerca da cobrança e pagamento dos dízimos na capitania do Ceará. AHU_CU_015, Cx. 13, D. 1233.

1696, abril, 26, Pernambuco CARTA do governador da capitania de Pernambuco, Caetano de Melo de Castro, ao rei [D. Pedro II], sobre a construção de um presídio na Ribeira do Jaguaribe e a nomeação do ajudante João da Mota para o posto de cabo e capitão do dito presídio. Anexo: 1 doc. Obs.: m. est. AHU_CU_015, Cx. 17, D. 1700.

1703, maio, 10, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. Pedro II, sobre nomeação de pessoas para os postos de mestre-de-campo que se encontram vagos na capitania de Pernambuco, por entretenimentos concedidos aos mestres de campo, Jorge Lopes Alonso e Manoel Lopes. AHU_CU_015, Cx. 20, D. 1921.

[post. 1705, outubro, 20, Lisboa] INFORMAÇÃO do [Conselho Ultramarino] sobre os serviços do sargento João Batista Pereira, desde 1682 até 1705, na capitania de Pernambuco. AHU_CU_015, Cx. 22, D. 2000.

[ant. 1709, fevereiro, 15, Recife] REQUERIMENTO dos homens de negócios da praça do Recife ao rei [D. João V], pedindo arbitramento dos fretes da sola da frota, antes dos navios começarem a carregar. Anexos: 6 docs. AHU_CU_015, Cx. 23, D. 2102.

1710, julho, 10, Recife CARTA do [provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco], João do Rego Barros, ao rei [D. João V], sobre o envio das relações das caixas [de açúcar] que se venderam por conta dos contratos dos dízimos reais e das não recebidas e, também, do envio da relação do rendimento dos contratos da dita capitania, referente ao tempo do almoxarife Cosme Pereira Façanha. Anexos: 4 docs. AHU_CU_015, Cx. 24, D. 2163

[ant. 1739, novembro, 24] REQUERIMENTO do capitão de Infantaria da Ordenança de Sirinhaém, Manoel Dias de Aguiar, ao rei [D. João V], pedindo confirmação da carta patente. Anexo: 1 doc. AHU_CU_015, Cx. 55, D. 4760.

[ant. 1740, novembro, 22, Recife] REQUERIMENTO de José de Abreu Cordeiro ao rei [D. João V], pedindo nomeação de boticário para as fragatas de guerra que forem à capitania de Pernambuco e para as embarcações que socorrem os presídios de Fernando de Noronha, Ceará e Rio Grande. Anexos: 3 docs. AHU_CU_015, Cx. 56, D. 4860.

[ant. 1748, fevereiro, 20] REQUERIMENTO de Henrique Martins e João Henrique Martins ao rei [D. João V], pedindo isenções na Alfândega da capitania de Pernambuco e nos materiais necessários para construção de uma galera no estaleiro do Recife. Anexo: 1 doc. AHU_CU_015, Cx. 67, D. 5670.

[ant. 1749, agosto, 13] REQUERIMENTO do soldado auxiliar José Silvestre da Silva ao rei [D. João V], pedindo nomeação do posto de capitão de uma das Companhias do Regimento dos Auxiliares do Recife Anexos: 14 docs. AHU_CU_015, Cx. 69, D. 5851.

1751, maio, 10, Lisboa PROVISÃO (1ª via) do rei [D. José I] ao governador da capitania de Pernambuco, [Luís José Correia de Sá], ordenando se informe a respeito do comércio de fazendas de algodão provenientes daquela capitania no rio Parnaíba. Anexo: 1 doc. AHU_CU_015, Cx. 72, D. 6038.

1752, novembro, 20, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. José I, sobre a informação do governador da capitania de Pernambuco, Luís José Correia de Sá, a respeito da grande opressão em que se acha aquela capitania por estar exaurida de dinheiro provincial. Anexo: 1 doc. AHU_CU_015, Cx. 73, D. 6164.

[ant. 1756, setembro, 13, Recife] REQUERIMENTO de José de Abreu Cordeiro, do capitão Henriques Munis[sic], de José Bento Leitão, de Francisco Lopes Porto e dos demais homens de negócios da capitania de Pernambuco, ao rei [D. José I], pedindo para serem aliviados de pagar subsídios das carnes secas transportadas dos postos do sertão para a praça do Recife. Anexos: 11 docs. AHU_CU_015, Cx. 81, D. 6772.

[ca. 1756] RELAÇÃO das despesas com tabaco, aguardente, praças e direitos a serem pagos na ilha do Príncipe e de que um navio negreiro necessita para ir à Costa da Mina traficar escravos. AHU_CU_015, Cx. 82, D. 6867.

1757, maio, 21, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado do Reino e Mercês], Sebastião José de Carvalho e Melo, sobre o requerimento dos homens de negócios daquela praça, em que pedem a criação de uma Companhia para resgatar as carnes secas e couros do sertão. Anexos: 7 docs. AHU_CU_015, Cx. 84, D. 6965.

1758, novembro, 12, Recife OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, remetendo a relação dos navios empregados no transporte dos escravos da Costa da Mina e Angola para Pernambuco. Anexos: 46 docs. AHU_CU_015, Cx. 87, D. 7129

1759, março, 12, Recife CARTA do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao rei [D. José I], sobre a nomeação de pessoas para o posto de capitão do Terço de Auxiliares da dita capitania, que vagou por falecimento de José Silvestre. Anexos: 6 docs. AHU_CU_015, Cx. 90, D. 7216.

1775, janeiro 5, Recife OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, enviando a fragata real, com recrutas, farinha, feijão e mais dez sumacas de carnes do sertão para o Rio de Janeiro, em cumprimento às em cumprimento às ordens recebidas. Anexo: 1 doc. AHU_CU_015, Cx. 118, D. 9011.

1775, fevereiro, 17, Recife OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo recrutas, víveres e dinheiro para o Rio de Janeiro AHU_CU_015, Cx. 118, D. 9040.

1775, outubro, 10, Recife OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo recrutas, provisões de boca e marinheiros para o Rio de Janeiro, conforme as ordens recebidas. Anexo: 1 doc. AHU_CU_015, Cx. 120, D. 9201.

1775, dezembro, 5, Recife OFÍCIO (2ª via) da Junta da Fazenda Real da capitania de Pernambuco ao [secretário de estado do Reino e Mercês], marquês de Pombal, [Sebastião José de Carvalho e Melo], sobre a certidão de oito autos de arrematação dos contratos dos dízimos da capitania do Ceará, das Ribeiras do Acaraçu, Curuaçu, Ceará e Ruças, Queixeramobim, Icó, Inhamus e Cariris Novos, feitos pelo período de um ano. Anexos: 2 docs. AHU_CU_015, Cx. 121, D. 9228.

1776, março, 6, Recife OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre o cumprimento da ordem do vice-rei e capitão general do Estado [do Brasil], marquês de Lavradio, [Luís de Almeida Soares Portugal de Alarcão Eça e Melo Silva e Mascarenhas], de se enviar uma sumaca com carnes para ilha de Santa Catarina, informando ter enviado 10 embarcações com carnes para o Rio de Janeiro. Anexo: 1 Doc. AHU_CU_015, Cx. 112 Doc. 9288.

1799, janeiro, 25, Queluz AVISO do [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Rodrigo de Sousa Coutinho ao [presidente do Conselho Ultramarino], conde de Resende, [D. Antônio José de Castro], sobre o envio de uma cópia da carta régia expedida para o Governo da capitania de Pernambuco, [ordenando a separação das capitanias do Ceará e da Paraíba da subordinação imediata da de Pernambuco, no que se refere as nomeações interinas de oficiais militares e outros atos de Governo]. Anexo: 1 doc. AHU_CU_015, Cx. 205, D. 14019.

AHU – Piauí

1760, Janeiro, 20, vila da Moucha CARTA do [governador do Piauí], João Pereira Caldas, ao rei [D. José] sobre as causas da decadência do comércio no Piauí. Anexo: 2 doc. AHU-Piauí, cx.8, doc.3; Pará, cx. nv 798 AHU_CU_016, Cx.6, D.378.

1765, Julho, 5, Oeiras do Piauí OFÍCIO do [governador do Piauí], João Pereira Caldas, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, remetendo os autos de arrematação do contrato dos dízimos reais do Piauí, referente aos anos 1758 a 1760. Anexo: 7 docs. AHU-Piauí, cx. 8, doc. 13 AHU_CU_016, Cx. 9, D. 543.

1771, Fevereiro, 3, Oeiras do Piauí OFÍCIO do governador do Piauí, Gonçalo Lourenço Botelho de Castro, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a arrematação do contrato dos dízimos reais, referente ao triênio de 1764 a 1766. Anexo: 3 docs. AHU-Piauí, cx. 10, doc. 1, 15 AHU_CU_016, Cx. 11, D. 653.

1774, Dezembro, 31, Oeiras do Piauí CARTA do governador do Piauí, Gonçalo Lourenço Botelho de Castro, ao rei [D. José], sobre o envio da relação da arrematação do contrato dos dízimos reais, do triênio de 1767 a 1769. Anexo: 1 doc. AHU-Piauí, cx. 11, doc. 16 AHU_CU_016, Cx. 12, D. 723.

1779, Dezembro, 29, vila de São João da Parnaíba CARTA dos oficiais da Câmara da vila de São João da Parnaíba, à rainha [D. Maria I], sobre a pobreza que se experimenta nesta vila, em virtude do fraco desenvolvimento da região, e solicitando, por isso, o livre comércio e navegação para o Reino, o que será de grande conveniência para o melhoramento da região. Anexo: 1 doc. AHU-Piauí, cx. 12, doc. 20 AHU_CU_016, Cx.13, D. 773.

[ant. 1795, Junho, 16] REQUERIMENTO de Raimundo Dias da Silva à rainha [D. Maria I], solicitando uma carta de legitimação atestando que é filho do capitão Domingos Dias da Silva. Anexo: 2 docs. AHU-Piauí, cx. 15, doc. 19 AHU_CU_016, Cx. 19, D. 995.

AHU – Rio de Janeiro

1698, Junho, 7, Rio de Janeiro CARTA do governador do Rio de Janeiro, Artur de Sá e Meneses, ao rei [D. Pedro II] sobre as carnes de vaca procedentes da Nova Colônia do Sacramento, sugerindo o fornecimento dessa carne para o suprimento das naus da Armada e dos navios do comboio. AHU-Rio de Janeiro, cx. 6, doc. 88. AHU_CU_017, Cx. 6, D. 646.

[post. 1798, Outubro, 8] REQUERIMENTO de Alexandre Inácio da Silveira¹ à rainha [D. Maria I], solicitando que o Conselho Ultramarino ouça as partes envolvidas na violência praticada contra o suplicante durante a inspeção realizada às salinas de Cabo Frio, no intuito de se averiguar qual dos saís do Brasil seria o mais aconselhável para salgar as carnes do Rio Grande [de São Pedro], e, não achando necessário fazê-lo, se consulte o que parecer acerca do

seu requerimento. Anexo: requerimento, aviso, ofício, ofícios (cópias). AHU-Rio de Janeiro, cx. 170, doc. 6, cx. 169, doc. 101, cx. 170, doc. 42 AHU_CU_017, Cx. 166, D. 12384.

AHU – Rio Grande do Norte

1700, Maio, 6, Rio Grande CARTA do mestre-de-campo do Terço dos Paulistas, Manuel Álvares de Moraes Navarro, ao rei [D. Pedro II] sobre as vitórias que teve na Ribeira do Açu contra os índios tapuias "Janipabussu, da nação Paiacu"; e queixando-se do capitão-mor do Rio Grande do Norte, Bernardo Vieira de Melo, pela falta de apoio. Anexo: cartas do mestre-de-campo, do sargento-mor Pedro Lellou e de José Barbosa Leal ao governador-geral do Brasil, D. João de Lencastre (cópias). AHU-RIO GRANDE DO NORTE, Cx. 1, D. 47 e 51 AHU_CU_018, Cx. 1, D. 50

AHU – Rio Grande do Sul

[ant. 1789, Setembro, 30, Lisboa] REQUERIMENTO de Mateus Vaz Curvelo, Bento José Marques, Simão Lopes e Irmão e outros negociantes matriculados na Junta Real do Comércio à rainha [D. Maria I], propondo-se mandar os seus navios ao porto do Rio Grande de São Pedro com fazendas europeias, pagando os mesmos direitos que se pagam na Baía, Rio de Janeiro e Pernambuco, e levando ao mesmo tempo o sal necessário para a salga de carnes e couros, visto que o contrato do sal do Brasil não tem privilégios que se estendam além de Santos. Anexo: reflexões sobre as medidas necessárias para dinamizar a agricultura e comércio no Rio Grande de São Pedro AHU-Rio Grande do Sul, cx. 4, doc. 50 AHU_CU_019, Cx. 3, D. 237.

[post. 1796, Outubro, 1, Rio Grande de São Pedro] REPRESENTAÇÃO de moradores do Rio Grande do Sul e de negociantes da cidade da Baía à rainha [D. Maria I] queixando-se do contratador da dízima do tabaco e mais géneros da terra Manuel Joaquim Álvares Ribeiro, que impõe pagamentos excessivos sobre as carnes salgadas que os comerciantes da Baía levam do Rio Grande do Sul. Anexo: 2 representações, certidão, instrumento em pública forma e parecer AHU-Rio Grande do Sul, cx. 6, doc. 6 e 15 AHU_CU_019, Cx. 4, D. 318.

**APÊNDICE B – NÚMERO DE VIAGENS NEGREIRAS QUE PARTIRAM DOS
PORTOS DAS 04 REGIÕES NEGREIRAS DA AMÉRICA PORTUGUESA POR
QUINQUÊNIO (1691-1820)**

Período	Pernambuco	Bahia	Sudeste do Brasil	Amazônia	Total¹⁰³⁴
1691-1695	X	58	02	X	60
1696-1700	27	148	16	X	192
1701-1705	02	110	10	X	122
1706-1710	01	133	X	X	134
1711-1715	01	175	12	X	188
1716-1720	28	128	14	X	171
1721-1725	57	155	54	X	267
1726-1730	64	145	57	X	266
1731-1735	38	138	24	X	200
1736-1740	30	119	31	X	180
1741-1745	40	100	65	X	205
1746-1750	57	142	53	X	253
1751-1755	53	126	15	X	194
1756-1760	54	127	34	X	215
1761-1765	25	93	52	X	170
1766-1770	34	130	49	X	213
1771-1775	31	108	43	X	182
1776-1780	21	138	13	01	173
1781-1785	34	167	56	X	257
1786-1790	21	89	44	X	154
1791-1795	16	158	118	X	292
1796-1800	11	151	138	X	303
1801-1805	23	148	151	X	323
1806-1810	37	180	181	02	400
1811-1815	117	215	262	X	600
1816-1820	133	214	301	04	654

Fonte: Banco de dados do tráfico negreiro transatlântico, disponível em: <https://slavevoyages.org/>. Acesso em: 24. mai. 2020.

¹⁰³⁴ A diferença que pode ser observada em alguns casos entre o numero total e o somatório do numero correspondente a cada uma das 4 regiões justifica-se com o somatório de viagens que partiram da América portuguesa sem que haja indicação da região específica.

**APÊNDICE C – NÚMERO DE ARICANOS DESEMBARCADOS NAS 04 REGIÃO
NEGREIRAS DA AMÉRICA PORTUGUESA POR QUINQUÊNIO (1691-1820)**

Período	Pernambuco	Bahia	Sudeste do Brasil	Amazônia	Total
1691-1695	515	13.157	418	537	14.627
1696-1700	6.209	30.801	2.400	376	39786
1701-1705	210	23.237	2.350	395	26.192
1706-1710	357	25.060	0	87	25.504
1711-1715	714	35.561	3.511	441	40.227
1716-1720	5.636	34.651	5.120	0	55.407
1721-1725	17.173	39.060	16.204	0	72.437
1726-1730	20.471	44.437	16.554	0	81.462
1731-1735	12.203	44.036	7.559	0	63.798
1736-1740	7.929	42.810	13.743	69	64.551
1741-1745	11.090	35.344	27.229	99	73.762
1746-1750	15.814	51.410	19.837	0	87.061
1751-1755	14.157	38.179	4.339	1.293	57.968
1756-1760	15. 873	32.529	11.614	4.034	64.050
1761-1765	12.717	27.581	17.496	6.759	64.553
1766-1770	14.066	35.159	16.316	5.281	70.822
1771-1775	12.281	32.935	13.088	5.224	63.528
1776-1780	8.239	41.206	2.455	8.213	60.113
1781-1785	11.474	48.751	16.450	6.536	83.211
1786-1790	5.581	28.238	12.950	10.090	56.859
1791-1795	6.550	48.097	39.626	9.859	104.132
1796-1800	6.084	42.612	56.146	8.655	113.497
1801-1805	21.104	43.838	65.672	16.723	147.337
1806-1810	12.253	52.487	75.697	13.614	154.051
1811-1815	33.525	56.391	106.723	7.964	204.603
1816-1820	41.640	58.589	112.811	12.106	225.146

Fonte: Banco de dados do tráfico negreiro transatlântico, disponível em: <https://slavevoyages.org/>. Acesso em: 24. mai. 2020.

**APÊNDICE D – VALORES DE ARREMATACÕES DOS CONTRATOS DOS DÍZIMOS E MIUNÇAS DA CAPITANIA DO
SIARÁ GRANDE DAS REGIÕES SOBRE AS QUAIS HAVIA MAIOR INFLUÊNCIA DA PECUÁRIA DAS CARNES
SALGADAS ENTRE 1774-1790**

Ramos dos Contratos	Ano de arrematação: 1774 Período do contrato: jul 1775- jul 1776	Ano de arrematação: 1778 Período do contrato: 1779-1780- 1781¹⁰³⁵	Ano de arrematação: 1781 Período do contrato: 1782-1783-1784	Ano de arrematação: 1784 Período do contrato: 1785-1786-1787	Ano de arrematação: 1787 Período do contrato: 1788-1789-1790
Ceará¹⁰³⁶	1.165\$000	3:459\$990	4:000\$000	8:400\$000	8:424\$000
Acarau¹⁰³⁷	2:081\$000	5.700\$000	6:441\$000	11:900\$000	12:580\$000
Coreau¹⁰³⁸	1.400\$000	2.425\$000	4:395\$000	7:590\$000	8:401\$000
Russas	2.070\$000	6.700\$000	7.400\$000	13.000\$000	13.025\$000
Quixeramobim	1:160\$000	3.600\$000	4.000\$000	6.050\$000	6.800\$000
Somatório	7:876\$000	21:884\$990	26:236\$000	46:940\$000	49:230\$000
Media anual do total	7:876\$000	7:294\$997	8:745\$000	15.647\$000	16:410\$000

Fonte: 1775, dezembro, 5, Recife OFÍCIO (2ª via) da Junta da Fazenda Real da capitania de Pernambuco ao [secretário de estado do Reino e Mercês], marquês de Pombal, [Sebastião José de Carvalho e Melo], sobre a certidão de oito autos de arrematação dos contratos dos dízimos da capitania do Ceará, das Ribeiras do Acaraçu, Curuaçu, Ceará e Ruças, Queixeramobim, Icó, Inhamus e Cariris Novos, feitos pelo período de um ano. Anexos: 2 docs. AHU_CU_015, Cx. 121, D. 9228. ; Mapa dos Contratos reais de dízimos In: AHU_CU_006, Cx. 10, D. 607.; MAPA da Provedoria da vila de Fortaleza especificando o estado dos contratos da arrematação. AHU-CEARÁ, cx. 9, doc.28. AHU_CU_006, Cx. 12, D. 653.

¹⁰³⁵ Suposição base nos dados do Mapa dos Contratos reais de dízimos (Ver: AHU_CU_006, Cx. 10, D. 607.) tendo como referências as menções dos valores comparativos entre as arrematações de 1778 e 1781

¹⁰³⁶ Região que no contrato arrematado em 1778 é subdividida nos ramos das Vilas de Aquiraz e do Forte; e nos contratos arrematados em 1781, 1784 e 1787 é subdividida nos ramos de das Vilas de Aquiraz e do Forte e Monte Mor o Novo. Os valores apresentados nos anos posteriores às subdivisões correspondem ao somatório dos valores arrematados nestas subdivisões correspondentes ao antigo ramo do Ceará.

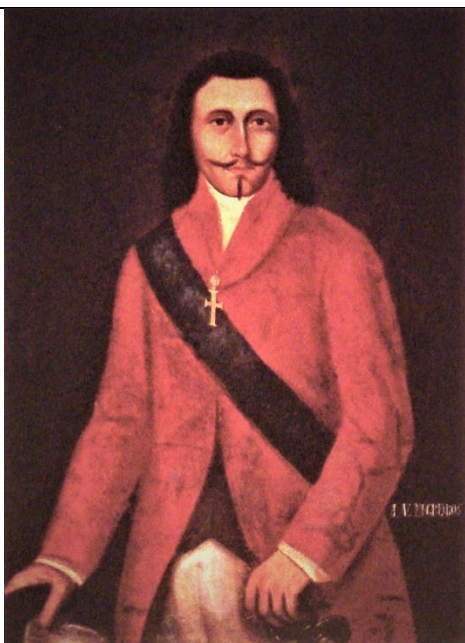
¹⁰³⁷ Região que no contrato arrematado em 1778 é subdividida nos ramos de Sobral e Amontada. Os valores apresentados nos anos posteriores à subdivisão correspondem ao somatório dos valores arrematados nestas subdivisões correspondentes ao antigo ramo do Acaraú.

¹⁰³⁸ Região que no contrato arrematado em 1778 é subdividida nos ramos de Coreau e Vila Viçosa; e nos contratos arrematados em 1781, 1784 e 1787 é subdividida nos ramos de Coreau Vila Viçosa e Serra dos Cocos. Os valores apresentados nos anos posteriores às subdivisões correspondem ao somatório dos valores arrematados nestas subdivisões correspondentes ao antigo ramo do Coreau.

ANEXO A - IMAGENS



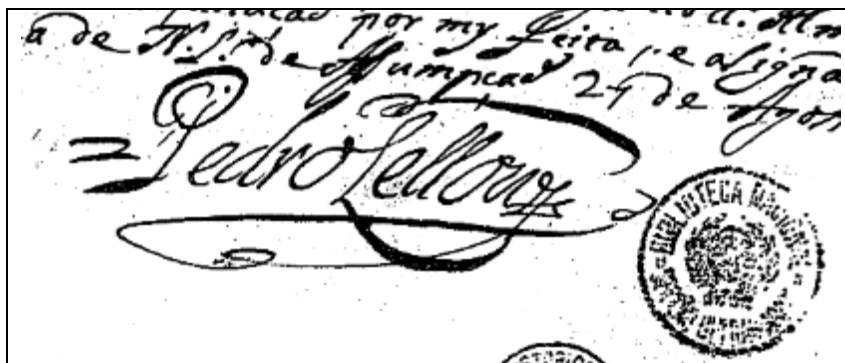
Francisco Barreto de Menezes
Gov. de Pernambuco (1654-1657)
Gov. Geral (1657-1663)
Instituto Arqueológico, Histórico e
Geográfico Pernambucano



André Vidal de Negreiros
 Gov. do Maranhão (1655-1657)
 Gov. de Pernambuco (1657-1661 e 1667)
 Gov. de Angola (1661-1666)



João Fernandes Vieira
 Gov. da Paraíba (1655-1657)
 Gov. de Angola (1657-1661)



Assinatura de Pedro Lellou (Lelloup) por meio da qual se identifica a letra “p” ao fim de seu sobrenome

Fonte: [ant. 1699, Outubro, 20] REQUERIMENTO do sargento-mor Pedro Lelou ao rei [D. Pedro II], a pedir que o provedor da Fazenda passe ordem para que o almoxarife lhe satisfaça as despesas feitas por sua conta com farinha e munições na fortificação da Ribeira do Jaguaribe, no Ceará, no tempo em que foi capitão-mor daquela capitania. Anexo: documentos comprovativos. AHU-CEARÁ, cx.1, doc. 56 e 60. AHU_CU_006, Cx. 1, D. 43.



Dom Tomás José de Melo

Gov. da capitania geral de Pernambuco (1787-1798)

Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano

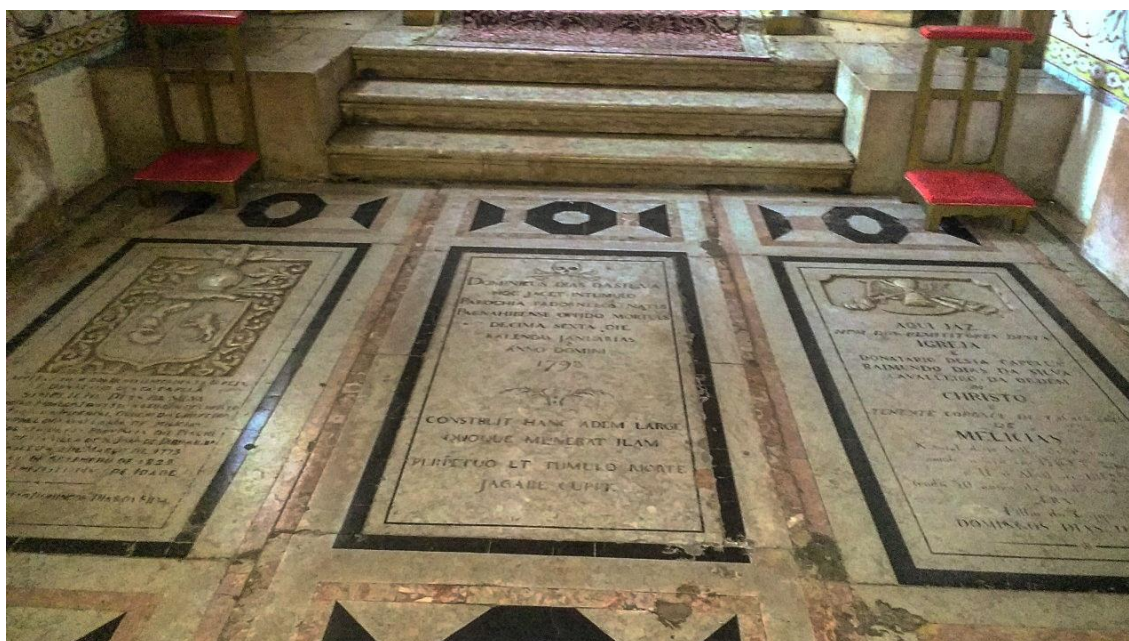
Governador que decretou o fechamento dos portos de Assú e Mossoró da capitania do Rio Grande do Norte às atividades de produção de carnes em 1788.



**Sobrado dos Dias da Silva
(Parnaíba-Piauí)**



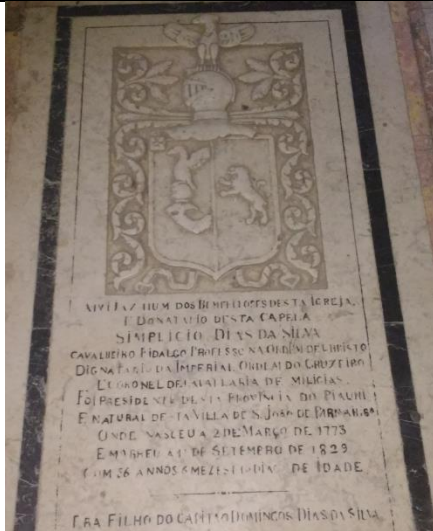
**Altar da Capela do Santíssimo
Sacramento da Matriz de Nossa
Senhora Mãe da Divina Graça
Capela privativa dos Dias da Silva
(Parnaíba - PI)**



**Lápides de Domingos Dias da Silva (centro) e seus filhos Simplício (esq.) e Raimundo (dir)
Capela do Santíssimo Sacramento da Matriz de Nossa Senhora Mãe da Divina Graça**

LÁPIDES DAS SEPULTURAS DOS DIAS DA SILVA

Capela do Santíssimo Sacramento da Matriz de Nossa Senhora Mãe da Divina Graça (Parnaíba - PI)



Lápide de Simplicio Dias da Silva

Aqui jaz hum dos Bemfeitores desta Igreja.
E donatário desta Capela.
Simplicio Dias da Silva
Cavalheiro[sic] Fidalgo professo na Ordem de Christo
Dignatário da Imperial Ordem do Cruzeiro
E Coronel de Cavallaria de Milicias.
Foi Presidente desta Província do Piauihi
É natural desta Villa de S. João de Parnahiba
Onde Nasceu a 2 de Março de 1773
E morreu a 17 de Setembro de 1829
Com 56 annos 6 meses e 15 dias de idade
Era filho do Capitão Domingos Dias da Silva

Lápide de Domingos Dias da Silva

DOMINICUS DIAS DA SILVA
HOC JACET INTUMULO
PAROCHIA PADORNELOS NATUS
PARNAHIBENSE OPPIDO MORTUUS
DECIMA SEXTA DIE
KALENDAS JANUARIAS
ANNO DOMINI
1793
CONSTRUIT HANC ADEM LARGE
QUOQUE MUNERAT ILAM
PERPETUO ET TUMULO MORTE
JAGARE CUPPE

Lápide de Raimundo Dias da Silva

Aqui jaz
Hum dos Bemfeitores desta Igreja e
Donatário desta Capela.
Raimundo Dias da Silva
Cavalleiro da Ordem de Christo
Tenente Coronel de Cavallaria de Melicias
Natural desta Villa da Parnahiba
aonde nasceo em 1782 e morreu
a [11?] de Abril de 1812
tendo 30 annos de idade [_____]
era filho do Cappitão
Domingos Dias da Silva